

C A L I F O R N I A

TỔNG TUYỂN CỬ

THỨ BA, 4 THÁNG MƯỜI MỘT, 2008

Hạn cuối luật định để đưa các dự luật lập pháp và tiên khởi vào lá phiếu là ngày 26 Tháng Sáu. Tuy nhiên, một đạo luật mới của tiểu bang được thông qua sau hạn cuối đòi hỏi phải bỏ Dự Luật 1 ra khỏi lá phiếu và thay bằng Dự Luật 1A. Do đó, mặc dù quý vị nhận chi tiết về cả hai dự luật trong hai tập hướng dẫn cử tri tiểu bang, chỉ có Dự Luật 1A được in trong lá phiếu Tổng Tuyển Cử ngày 4 Tháng Mười Một, 2008.

★ TẬP HƯỚNG DẪN CỬ TRI CHÍNH THỨC ★

Bản Chứng Thực

Tôi, Debra Bowen, Tổng Thư Ký Tiểu Bang của Tiểu Bang California, theo đây chứng nhận là dự luật trong đây sẽ được đệ trình ra trước cử tri của Tiểu Bang California trong cuộc Tổng Tuyển Cử được tổ chức trong khấp Tiểu Bang vào ngày 4 Tháng Mười Một, 2008, và tập hướng dẫn này đã được soạn đúng theo luật.

Ký tên và ấn chứng bằng Triện Cao Quý của Tiểu Bang tại Sacramento, California, ngày 18 Tháng Chín 2008.

Debra Bowen



Debra Bowen
Tổng Thư Ký Tiểu Bang

★ BỎ TÚC ★

Tập hướng dẫn này có chi tiết về một
dự luật thêm nữa đã hội đủ điều kiện
cho lá phiếu Tháng Mười Một.



Tổng Thư Ký Tiểu Bang

Cùng Quý Cử Tri,

Mới đây quý vị đã nhận được **Tập Hướng Dẫn Cử Tri Chính Thức** cho cuộc Tổng Tuyển Cử ngày 4 Tháng Mười Một, 2008. Sau khi tập đó đã được in và gửi đi, một dự luật khác đã được thêm vào lá phiếu và một được bỏ đi, do đó, văn phòng tôi đã soạn ra **Tập Hướng Dẫn Cử Tri Bổ Túc Chính Thức** này.

Hạn cuối luật định để đưa các dự luật lập pháp và tiên khởi vào lá phiếu là ngày 26 Tháng Sáu. Tuy nhiên, một đạo luật mới của tiểu bang được thông qua sau hạn cuối đòi hỏi phải bỏ Dự Luật 1 ra khỏi lá phiếu và thay bằng Dự Luật 1A. *Mặc dù cử tri nhận chi tiết về cả hai dự luật trong hai tập hướng dẫn cử tri do văn phòng tôi gửi đi, chỉ có Dự Luật 1A được in trong lá phiếu Tổng Tuyển Cử ngày 4 Tháng Mười Một, 2008.*

Tập Hướng Dẫn Cử Tri Bổ Túc Chính Thức này có các bài phân tích vô tư về đạo luật và các phí tổn có thể tồn kém cho người dân đóng thuế do Phân Tích Viên Lập Pháp Elizabeth G. Hill soạn, các biện luận ủng hộ và chống đối dự luật được đưa vào lá phiếu do những người ủng hộ và chống đối soạn, nội dung dự luật do Luật Sư Lập Pháp Diane F. Boyer-Vine duyệt lại, và các chi tiết hữu ích khác. Vấn đề ấn loát tập hướng dẫn được Viên Chức Ấm Loát Tiểu Bang Geoff Brandt giám sát.

Dù quý vị bỏ phiếu bằng thư hay tại một địa điểm bỏ phiếu, tôi khuyến khích quý vị hãy dành thì giờ đọc mỗi dự luật trong số 12 dự luật toàn tiểu bang sẽ được đưa vào lá phiếu của quý vị.

Muốn biết thêm chi tiết về cách bỏ phiếu và bỏ phiếu ở đâu, cũng như những cách khác quý vị có thể tham gia tiến trình bầu cử, hãy gọi số (800) 339-8163 hoặc đến www.sos.ca.gov.

MỤC LỤC

TẬP HƯỚNG DẪN THAM KHẢO NHANH	3
DỰ LUẬT	
1A Đạo Luật Công Khố Phiếu Hỏa Xa Hành Khách Cao Tốc An Toàn, Đáng Tin Cậy	4
TỔNG QUAN VỀ NỢ CÔNG KHỐ PHIẾU CỦA TIỂU BANG	8
NỘI DUNG DỰ LUẬT	10
CHI TIẾT GHI DANH CỬ TRI	13
ĐỊNH NGHĨA CÁC DỰ LUẬT ĐƯỢC Đưa VÀO LÁ PHIẾU, BỎ PHIẾU BẰNG THƯ, LÁ PHIẾU TẠM THỜI	14
CÁC QUYỀN CỦA CỬ TRI	15

C A L I F O R N I A

TỔNG

TUYỂN CỨ

THỨ BA, 4 THÁNG MƯỜI MỘT, 2008

★ BỔ TÚC ★

Tập hướng dẫn này có chi tiết về một dự luật thêm nữa đã hội đủ điều kiện cho lá phiếu Tháng Mười Một.

★ TẬP HƯỚNG DẪN THAM KHẢO NHANH ★

HÃY RÚT RA TẬP HƯỚNG DẪN THAM KHẢO NHANH NÀY VÀ ĐEM THEO ĐẾN PHÒNG PHIẾU!

Tập hướng dẫn này có phần tóm lược và chi tiết liên lạc cho một dự luật thêm nữa của tiểu bang được đưa vào lá phiếu ngày 4 Tháng Mười Một, 2008.



TẬP HƯỚNG DẪN THAM KHẢO NHANH

DỰ LUẬT 1A ĐẠO LUẬT CÔNG KHỔ PHIẾU HỎA XA HÀNH
KHÁCH CAO TỐC AN TOÀN, ĐÁNG TIN Cậy.

TÓM LƯỢC

Do Lập Pháp Đưa Vào Lá Phiếu

Để cung cấp cho người dân tại California một phương tiện khác an toàn, tiện lợi, rẻ, và đáng tin cậy thay cho lái xe và giá xăng tăng cao; để đem lại việc làm lương cao và cải tiến nền kinh tế California trong khi giảm bớt ô nhiễm không khí, khí thải làm nóng địa cầu, và tình trạng chúng ta lệ thuộc vào dầu hỏa ngoại quốc, có nên phát hành \$9.95 tỷ công khố phiếu để thành lập dịch vụ hỏa xa cao tốc sạch, nhiều hiệu năng nối miền Nam California, Sacramento/San Joaquin Valley, và Vùng Vịnh San Francisco, với ít nhất 90 phần trăm ngân khoản công khố phiếu phải được chỉ tiêu cho các dự án cụ thể, cần có ngân khoản đối xứng tư và công, gồm cả, nhưng không phải chỉ giới hạn vào, ngân khoản của liên bang, ngân khoản từ công khố phiếu thu nhập, và ngân khoản địa phương, và tất cả ngân khoản công khố phiếu phải được giám định độc lập hay không? Tác Động Tài Khoá: Tiểu bang tốn kém \$19.4 tỷ, nếu cần 30 năm để trả dứt cả tiền vốn lắn tiền lời của công khố phiếu. Số tiền trả mỗi năm trung bình khoảng \$647 triệu. Khi xây cất, các phí tổn hoạt động và bảo trì chưa biết được, có thể hơn \$1 tỷ mỗi năm; ít nhất được bù đắp một phần, và có thể toàn phần, bằng tiền vé của hành khách.

LÁ PHIẾU CỦA QUÝ VỊ MANG Ý NGHĨA GÌ

THUẬN Lá phiếu THUẬN cho dự luật này có nghĩa là: Tiểu bang có thể bán \$9.95 tỷ công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát, để hoạch định và tài trợ một phần cho việc xây cất một hệ thống hỏa xa cao tốc tại California, và để cải tiến vốn cho các dịch vụ hỏa xa tiểu bang và địa phương.

CHỐNG Lá phiếu CHỐNG dự luật này có nghĩa là: Tiểu bang không thể bán \$9.95 tỷ công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát cho các mục đích này.

CÁC BIỆN LUẬN

ỦNG HỘ Hệ thống chuyên chở của California đã hư hỏng; giá xăng tăng vọt và các xa lộ và phi trường tắc nghẽn. Hỏa xa cao tốc là giải pháp chuyên chở mới giảm bớt các loại khí làm nóng dần địa cầu và tình trạng lạm thuỷt vào dầu hỏa ngoại quốc. Hỏa xa cao tốc rẻ hơn xây thêm xa lộ và phi trường mới để đáp ứng mức giá tăng dân số và KHÔNG cần THUẾ MỚI.

CHỐNG Dự Luật 1A là một phi pham khổng lồ. Người dân đóng thuế trả phí tổn hỏa xa do chính quyền điều hành ít nhất là \$640,000,000 mỗi năm. Không có gì bảo đảm đường hỏa xa này sẽ được xây. Thay vì thế, hãy mở rộng thêm các hệ thống chuyên chở hiện hữu để giảm bớt số chuyến xe đi xa và tiết kiệm nhiên liệu. Hãy chống dự luật 1A: một tập chi phiếu để trả nợ của người dân đóng thuế mà hầu như không có trách nhiệm.

MUỐN BIẾT THÊM CHI TIẾT

ỦNG HỘ

Robert Pence
Californians For High Speed Trains
– Yes on Proposition 1A
455 Capitol Mall, Suite 801
Sacramento, CA 95814
(916) 551-2513
www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

CHỐNG

Jon Coupal
Howard Jarvis Taxpayers Association
921 11th Street, Suite 1201
Sacramento, CA 95814
(916) 444-9950
info@hjta.org
www.hjta.org

Hãy đến website của chúng tôi tại www.sos.ca.gov

DANH XƯNG CHÍNH THỨC VÀ TÓM LƯỢC

ĐẠO LUẬT CÔNG KHỐ PHIẾU HỎA XA HÀNH KHÁCH CAO TỐC AN TOÀN, ĐÁNG TIN Cậy.

- Cung cấp cho người đi xa một phương tiện khác an toàn, tiện lợi, rẻ, và đáng tin cậy thay cho lái xe và giá xăng tăng cao.
- Giảm bớt nạn kẹt xe trên các xa lộ tiểu bang và tại các phi trường của tiểu bang.
- Giảm bớt tình trạng lệ thuộc vào dầu hỏa ngoại quốc của California.
- Giảm bớt ô nhiễm không khí và khí thải làm nóng địa cầu.
- Thành lập một hệ thống chuyên chở 220 MPH sạch, nhiều hiệu năng.
- Cải tiến các tuyến hỏa xa hành khách hiện hữu phục vụ các trung tâm đông dân chính của tiểu bang.
- Đáp ứng mức dân số ngày càng gia tăng của California.
- Phát hành công khố phiếu trị giá \$9.95 tỷ để thành lập một dịch vụ hỏa xa cao tốc nối các quận ở miền Nam California, Sacramento/San Joaquin Valley, và Vùng Vịnh San Francisco.
- Quy định là ít nhất 90% ngân khoản công khố phiếu này phải được chi tiêu cho các dự án xây cất cụ thể, cần có ngân khoản đối ứng tư và công, gồm cả, nhưng không phải chỉ giới hạn vào, ngân khoản của liên bang, ngân khoản từ công khố phiếu thu nhập, và ngân khoản địa phương.
- Đòi hỏi việc sử dụng tất cả ngân khoản công khố phiếu phải được giám định độc lập.
- Phân bổ tiền từ Quỹ Chung để trả tiền vốn và tiền lời công khố phiếu.

Tóm Lược của Phân Tích Viên Lập Pháp Về Ước Tính Tác Động Tài Khóa Sau Cùng đối với Chính Quyền Tiểu Bang và Địa Phương:

- Tiểu bang tốn kém khoảng \$19.4 tỷ, nếu cần 30 năm để trả dứt cả tiền vốn (\$9.95 tỷ) lẫn tiền lời (\$9.5 tỷ) của công khố phiếu. Số tiền trả mỗi năm là khoảng \$647 triệu.
- Khi xây cất, các phí tổn thêm chưa biết được, có thể hơn \$1 tỷ mỗi năm, để hoạt động và bảo trì một hệ thống hỏa xa cao tốc. Các phí tổn này ít nhất được bù đắp một phần, và có thể toàn phần, bằng tiền vé của hành khách, tùy theo số người sử dụng.

SỐ PHIẾU SAU CÙNG CỦA LẬP PHÁP CHO AB 3034 (DỰ LUẬT 1A)

Thượng Viện:

Thuận 27

Chống 10

Hạ Viện:

Thuận 58

Chống 15

PHÂN TÍCH CỦA PHÂN TÍCH VIÊN LẬP PHÁP

SƠ LƯỢC VĂN ĐỀ

Hỏa Xa Thành Phố, Đường Dài, và Liên Thành Phố.

California có nhiều dịch vụ hỏa xa hành khách khác nhau gồm các dịch vụ trong thành phố, đường dài, và liên thành phố. Các dịch vụ hỏa xa trong thành phố và đường dài phần chính là phục vụ các nhu cầu chuyên chở tại địa phương và trong vùng. Thí dụ như các dịch vụ của Cơ Quan Chuyên Chở Công Cộng Nhanh Vùng Vịnh tại Vùng Vịnh San Francisco, hỏa xa nhẹ Chuyên Chở Công Cộng Vùng Sacramento, Metrolink tại miền Nam California, và Xe Điện San Diego. Các dịch vụ này nói chung do các chính quyền địa phương hoặc vùng hoạch định và được tài trợ kết hợp bằng các ngân khoản địa phương, tiểu bang, và liên bang.

Các dịch vụ hỏa xa liên thành phố phần chính phục vụ thương nghiệp và du khách giải trí phải đi đường dài giữa các thành phố cũng như giữa các vùng tại California và những nơi khác trong nước. Hiện nay, tiểu bang tài trợ và ký hợp đồng với Amtrak để cung cấp dịch vụ hỏa xa liên thành phố, với các toa xe di chuyển với vận tốc tối đa đến khoảng 90 dặm một giờ. Có dịch vụ hỏa xa liên thành phố trong ba hành lang: dịch vụ Hành Lang Capitol từ San Jose đến Auburn, dịch vụ San Joaquin từ Oakland đến Bakersfield, và dịch vụ Pacific Surfliner từ San Diego đến San Luis Obispo. Không có dịch vụ hỏa xa liên thành phố nào hiện đang được tiểu bang tài trợ cung cấp dịch vụ hỏa xa giữa miền bắc California và miền nam California.

DỰ LUẬT 1A ĐẠO LUẬT CÔNG KHỐ PHIẾU HỎA XA HÀNH KHÁCH CAO TỐC AN TOÀN, ĐÁNG TIN Cậy.

PHÂN TÍCH CỦA PHÂN TÍCH VIÊN LẬP PHÁP

TIẾP THEO

Hệ Thống Hỏa Xa Cao Tốc. Hiện nay, California không có một hệ thống hỏa xa hành khách cao tốc liên thành phố để cung cấp dịch vụ với vận tốc từ 200 dặm một giờ trở lên. Vào năm 1996, tiểu bang đã thành lập Cơ Quan Hỏa Xa Cao Tốc California (cơ quan) để phát triển một hệ thống hỏa xa liên thành phố có thể chạy với vận tốc từ 200 dặm một giờ trở lên để nối các khu vực thành phố chính của California, và cung cấp dịch vụ giữa miền bắc California và miền nam California.

Trong 12 năm qua, cơ quan này đã chi tiêu \$60 triệu cho các hoạt động trước khi xây cất, chẳng hạn như nghiên cứu môi trường và hoạch định, liên quan đến việc phát triển một hệ thống hỏa xa cao tốc. Hệ thống đề nghị sẽ dùng xe điện và nối các khu vực thành phố lớn gồm San Francisco, Sacramento, qua Central Valley, vào Los Angeles, Quận Orange, Inland Empire (Các Quận San Bernardino và Riverside), và San Diego. Cơ quan này ước tính vào năm 2006 là tổng số phí tổn để phát triển và xây toàn bộ hệ thống hỏa xa cao tốc là khoảng \$45 tỷ. Tuy cơ quan dự định tài trợ cho công trình xây cất hệ thống đề nghị bằng các ngân khoản kết hợp của liên bang, tư nhân, địa phương, và tiểu bang, cho đến nay vẫn chưa có khoản tài trợ nào.

ĐỀ NGHỊ

Dự luật này cho phép tiểu bang bán ra \$9.95 tỷ công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát để tài trợ (1) các hoạt động trước khi xây cất và xây cất một hệ thống hỏa xa cao tốc tại California, và (2) cải tiến vốn cho các hệ thống hỏa xa hành khách để mở rộng năng suất, cải tiến an toàn, hoặc giúp cho hành khách nối sang hệ thống hỏa xa cao tốc. Ngân khoản của công khố phiếu sẽ được dành riêng khi được Lập Pháp phân bổ. Công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát được tiểu bang bảo đảm, có nghĩa là tiểu bang phải trả phí tổn tiền vốn và tiền lời trên các công khố phiếu này.

Muốn biết thêm chi tiết về công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát, xin đọc đoạn trong tập lá phiếu có tựa đề "Tổng Quan về Nợ Công Khố Phiếu của Tiểu Bang".

Hệ Thống Hỏa Xa Cao Tốc. Trong tổng số tiền này, \$9 tỷ sẽ được dùng, cùng với bất cứ tiền nào của liên bang, tiền từ tư nhân, và tiền từ các nguồn khác, để phát triển và xây cất một hệ thống hỏa xa cao tốc nối Trạm San Francisco Transbay đến Trạm Los Angeles Union và Anaheim, và nối các trung tâm đông người chính của tiểu bang, gồm cả Sacramento, Vùng Vịnh San Francisco, Central Valley, Los Angeles, Inland Empire, Quận Orange và San Diego. Số tiền công khố phiếu này có thể được dùng để nghiên cứu môi trường, hoạch định và thiết kế kỹ thuật cho hệ thống này, và làm phí tổn vốn như mua quyền ưu tiên, các toa xe, và thiết bị liên hệ, và để xây đường sắt, kiến trúc, các hệ thống năng lượng, và trạm xe. Tuy nhiên, tiền công khố phiếu chỉ có thể được dùng để đài thọ đến tối đa là phân nửa tổng số phí tổn xây mỗi hành lang hoặc một đoạn hành lang. Dự luật này đòi hỏi cơ quan phải tìm những nguồn tài trợ tư nhân và công cộng khác để đài thọ các phí tổn còn lại. Dự luật này cũng giới hạn số tiền công khố phiếu có thể được dùng để tài trợ các hoạt động nào đó trước khi xây cất và hành chánh.

Giai Đoạn I của dự án hỏa xa là hành lang nối từ Trạm San Francisco Transbay với Trạm Los Angeles Union và Anaheim. Nếu cơ quan thấy không có tác động tiêu cực về việc xây cất Giai Đoạn I của dự án này, tiền công khố phiếu có thể được dùng cho bất cứ hành lang nào sau đây:

- Sacramento đến Stockton đến Fresno
- Trạm San Francisco Transbay đến San Jose đến Fresno
- Oakland đến San Jose
- Fresno đến Bakersfield đến Palmdale đến Trạm Los Angeles Union
- Trạm Los Angeles Union đến Riverside đến San Diego
- Trạm Los Angeles Union đến Anaheim đến Irvine
- Merced đến Stockton đến Oakland và San Francisco qua Hành Lang Altamont

Dự luật này đòi hỏi phải có trách nhiệm và giám sát việc cơ quan sử dụng tiền công khố phiếu được phép theo dự luật này cho một hệ thống hỏa xa cao tốc. Nói rõ ra, tiền công khố phiếu phải được Lập Pháp phân bổ, và Giám Định Viên Tiểu Bang phải giám định định kỳ việc sử dụng tiền công khố phiếu. Ngoài ra, cơ quan nói chung cũng phải nộp cho Bộ Tài Chánh và Lập Pháp một kế hoạch tài trợ chi tiết cho mỗi hành lang hoặc một đoạn hành lang, trước khi tiền công khố phiếu được phân bổ cho hành lang hoặc đoạn đó. Các kế hoạch tài trợ cũng phải được một ủy ban gồm các chuyên gia tài chính và chuyên gia về hỏa xa cao tốc duyệt xét. Phải nộp kế hoạch tài trợ cập nhật cho Giám Đốc Tài Chánh và được phê chuẩn trước khi cơ quan có thể chi tiêu tiền công khố phiếu, sau khi được phân bổ.

Các Hệ Thống Hỏa Xa Hành Khách Khác. Số \$950 triệu còn lại của công khố phiếu sẽ được dành tài trợ cho các dự án vốn nhằm cải tiến các hệ thống hỏa xa hành khách khác hầu nâng cao năng suất, hoặc an toàn của các hệ thống này, hoặc giúp hành khách chuyển sang hệ thống hỏa xa cao tốc. Trong số \$950 triệu, \$190 triệu được chỉ định dùng cải tiến các dịch vụ hỏa xa liên thành phố của tiểu bang. Số \$760 triệu còn lại sẽ được dùng cho các dịch vụ hỏa xa hành khách khác gồm cả hỏa xa trong thành phố và đường dài.

TÁC ĐỘNG TÀI KHÓA

Phí Tổn Công Khố Phiếu. Phí tổn các công khố phiếu này sẽ tùy theo các lãi suất vào lúc bán công khố phiếu và thời hạn trả nợ công khố phiếu. Tuy dự luật này cho phép phát hành công khố phiếu với thời hạn trả nợ đến 40 năm, tiểu bang hiện vẫn thường phát hành công khố phiếu với thời hạn trả nợ tối đa là 30 năm. Nếu công khố phiếu được bán ra với lãi suất trung bình là 5 phần trăm, và nếu thời hạn trả nợ là 30 năm, phí tổn của Quỹ Chung sẽ là khoảng \$19.4 tỷ để trả dứt cả tiền vốn (\$9.95 tỷ) và tiền lời (\$9.5 tỷ). Số tiền trả nợ tiền vốn và tiền lời trung bình sẽ là khoảng \$647 triệu mỗi năm.

Phí Tổn Hoạt Động. Khi xây xong, hệ thống hỏa xa cao tốc sẽ có các phí tổn bảo trì và hoạt động liên tục mà chưa biết là bao nhiêu, có thể hơn \$1 tỷ mỗi năm. Tùy theo số hành khách sử dụng, các phí tổn này sẽ được bù đắp ít nhất một phần, và có thể toàn phần, từ số thu nhập tiền vé của hành khách.

DỰ LUẬT 1A ĐẠO LUẬT CÔNG KHỐ PHIẾU HỎA XA HÀNH KHÁCH CAO TỐC AN TOÀN, ĐÁNG TIN Cậy.

★ BIỆN LUẬN ỦNG HỘ DỰ LUẬT 1A ★

Dự Luật 1A đem lại cho người dân tại California một phương tiện chuyên chở khác an toàn, tiện lợi, vừa khả năng tài chính, và đáng tin cậy để thay cho giá xăng tăng vọt, xa lộ kẹt xe, giá vé máy bay tăng cao, dịch vụ hàng không sụt giảm, và có ít chuyến bay hơn.

Dự luật này sẽ giúp California giảm bớt tình trạng lệ thuộc vào dầu hỏa ngoại quốc và giảm bớt các loại khí làm nóng dần địa cầu.

Dự Luật 1A là một dự luật công khố phiếu trị giá \$9.95 tỷ cho một Hệ Thống Hỏa Xa Cao Tốc dài 800 dặm để giải tỏa 70 triệu chuyến xe hành khách mỗi năm đang làm tắc nghẽn các xa lộ và phi trường của California—MÀ KHÔNG TĂNG THUẾ.

California sẽ là tiểu bang đầu tiên trong nước hưởng lợi từ hệ thống Hỏa Xa Cao Tốc tốt cho môi trường hơn mà ngày nay đang thông dụng ở Âu Châu và Á Châu. Dự Luật 1A sẽ đem lại cho California:

- Hỏa Xa Cao Tốc chạy điện với vận tốc tối đa 220 dặm một giờ trên đường sắt tân tiến, tách biệt an toàn khỏi các phương tiện giao thông khác thường dọc theo các hành lang hỏa xa hiện hữu.
- Các tuyến đường nối các trạm trung tâm thành phố tại SAN DIEGO, LOS ANGELES, FRESNO, SAN JOSE, SAN FRANCISCO, và SACRAMENTO, và ngừng tại các cộng đồng ở giữa.
- Dịch vụ Hỏa Xa Cao Tốc đến các thành phố lớn tại QUÂN ORANGE, INLAND EMPIRE, SAN JOAQUIN VALLEY, và SOUTH BAY.
- Gần một tỷ đô la để tăng cường các hệ thống hỏa xa đường xa nối với Hỏa Xa Cao Tốc.

Dự Luật 1A sẽ tiết kiệm thời giờ và tiền bạc. Di chuyển từ Los Angeles đến San Francisco mất khoảng 2½ giờ với giá vé khoảng \$50 mỗi người. Với giá xăng hiện nay, người lái xe tiêu thụ một ga lông cho 20 dặm sẽ tốn khoảng \$87 và sáu tiếng cho chuyến đi đó.

Đã mất mười năm nghiên cứu và hoạch định để CHUẨN BỊ CHO việc xây cất, tài trợ, và hoạt động một hệ thống hỏa xa cao tốc tại California phỏng theo các hệ thống thông dụng, đáng tin cậy, và thành công tại Âu Châu và Á Châu. Quá trình của họ cho thấy Hỏa Xa Cao Tốc thành công, cả về dịch vụ lẫn kinh tế.

Du khách hàng không ngày nay mất nhiều thì giờ dưới đất hơn trên không. Dự Luật 1A sẽ lập ra một chọn lựa mới về chuyên chở để cải tiến tình trạng tại các phi trường chính của chúng ta. Không còn chỗ xay thêm các đường băng mới. Hỏa Xa Cao Tốc có thể giải tỏa nhu cầu đó.

Hỏa Xa Cao Tốc chạy điện sẽ loại bỏ hơn 12 tỷ cân Anh khí CO₂ và các loại khí làm nóng dần địa cầu, tương đương với ô nhiễm của gần 1 triệu xe hơi. Và Hỏa Xa Cao Tốc cần một phần ba năng lượng so với đường hàng không và một phần năm năng lượng so với xe hơi.

Dự Luật 1A sẽ bảo vệ quyền lợi của người dân đóng thuế.

- Các kế hoạch tài trợ sẽ được công chúng giám sát và duyệt xét chi tiết độc lập.
- Tìm số tài trợ đối xứng của tư nhân và liên bang TRƯỚC KHI chi tiêu ngân khoản công khố phiếu.
- 90% ngân khoản công khố phiếu sẽ được chi tiêu để xây cất hệ thống, không phải để nghiên cứu, hoạch định, và các hoạt động kỹ thuật thêm nữa.
- Có tài trợ công khố phiếu cho mọi vùng của tiểu bang.
- Những đoạn xây cất có hiệu quả nhất về phí tổn sẽ có ưu tiên cao nhất.

Hãy bỏ phiếu Thuận cho Dự Luật 1A để CẢI TIẾN PHƯƠNG TIỆN DI CHUYỂN và tạo sinh khí mới cho nền kinh tế của California bằng cách tạo ra gần 160,000 việc làm liên quan đến xây cất và 450,000 việc làm vĩnh viễn trong các kỹ nghệ liên hệ như du lịch. Đó là các việc làm tại Hoa Kỳ không thể bị đưa đi nơi khác.

Hãy bỏ phiếu Thuận cho Dự Luật 1A.

www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

STEVEN B. FALK, Chủ Tịch

San Francisco Chamber of Commerce

GARY TOEBBEN, Chủ Tịch

Los Angeles Area Chamber of Commerce

FRAN FLOREZ, Phó Chủ Tịch

California High-Speed Rail Authority

★ PHẢN BÁC BIỆN LUẬN ỦNG HỘ DỰ LUẬT 1A ★

Chống dự luật 1A: MỘT VỤ PHÍ PHẠM VỀ CHÍNH TRỊ

Cũng cùng các chính khách không giải quyết được cuộc khủng hoảng ngân sách của chúng ta và muốn tăng thuế của quý vị lại nghĩ là họ có thể điều hành hệ thống hỏa xa chính quyền của chính họ. Ngay cả họ cũng nhìn nhận là hệ thống hỏa xa với phí tổn cao này gây tổn kém cho người dân đóng thuế \$40 tỷ. Dù đã đến thế, đây chỉ mới là “trả một phần” bởi người dân đóng thuế, mà KHÔNG có gì bảo đảm là sẽ hoàn tất hệ thống này.

Dự án này phí phạm \$58 triệu cho các tham vấn viên, du lịch Âu Châu, và các tài liệu hào nhoáng và nay có thể chỉ tiêu thêm hàng tỷ bạc nữa và không đặt được một inch đường sắt—số tiền mà chúng ta sẽ phải trả nợ dù dự án thất bại.

Các quyền lợi riêng ủng hộ Dự Luật 1A có tiếng là vượt quá mức phí tổn nhiều tỷ bạc.

Hãy Chống dự luật 1A: TRẢ NỢ \$20 TỶ = TĂNG THUẾ

Các chính khách nhìn nhận là Dự Luật 1A gây tổn kém cho người dân đóng thuế tại California \$647 triệu mỗi năm trong 30 năm để trả nợ này. Với tình trạng nợ nần đã nhiều của California, các chính khách sẽ tăng thuế của quý vị. California là tiểu bang đánh thuế

nhiều hàng thứ 4 trong Hoa Kỳ và thuế cao sẽ làm mất đi việc làm tại California. Thông qua Dự Luật 1A có thể khiến California vượt qua New York để trở thành tiểu bang đánh thuế nhiều nhất tại Hoa Kỳ.

Hãy Chống dự luật 1A: THAY VÌ THẾ HÃY MỞ RỘNG THÊM CÁC HỆ THỐNG CHUYÊN CHở CÔNG CỘNG HIỆN HỮU

Vấn đề của người dân tại California không phải là đi từ San Francisco đến Los Angeles, mà là đi làm mỗi ngày.

Đầu tư cùng số tiền này vào phương tiện chuyên chở công cộng vùng và giải tỏa kẹt xe trên xa lộ sẽ giảm bớt ô nhiễm và tình trạng lạm thuỷ vào dầu hỏa ngoại quốc của chúng ta.

HÃY BỎ PHIẾU CHỐNG DỰ LUẬT 1A: KHÔNG CÓ NHIỀU trách nhiệm, KHÔNG giải tỏa nạn kẹt xe cho người đi làm xa, và NGƯỜI DÂN ĐÓNG THUẾ KHÔNG CÓ KHẢ NĂNG TRẢ TIỀN!

CHUCK DEVORE, Dân Biểu Hạ Viện Tiểu Bang California

RICHARD TOLMACH, Chủ Tịch

California Rail Foundation

MIKE ARNOLD, Ph.D., Đồng Chủ Tịch

Marin Citizens for Effective Transportation

DỰ LUẬT 1A ĐẠO LUẬT CÔNG KHỐ PHIẾU HỎA XA HÀNH KHÁCH CAO TỐC AN TOÀN, ĐÁNG TIN Cậy.

★ BIỆN LUẬN CHỐNG DỰ LUẬT 1A ★

CHỐNG Dự Luật 1A: Gây Tốn Kém \$20 Tỷ cho Người Dân Đóng Thuế

Dự Luật 1A là một vụ phí phạm sẽ gây tổn kém cho người dân đóng thuế ít nhất là \$20 tỷ tiền vốn và tiền lời. Toàn bộ dự án có thể tổn đến \$90 tỷ—hệ thống hỏa xa đắt nhất trong lịch sử. Không ai biết được cuối cùng sẽ tổn bao nhiêu.

Người dân đóng thuế phải trả tiền này—đây không phải “tiền miễn phí”. Theo dự luật này (Điều 3, Đoan 2704.10) “. . . toàn bộ thành tâm và tín dụng của Tiểu Bang California theo đây được cam kết để hoàn trả đúng hạn cả tiền vốn, lẫn tiền lời, của công khố phiếu . . .” Dự luật này sẽ lấy đi \$20 tỷ (\$2,000 cho một gia đình trung bình bốn người) ra khỏi quỹ chung trong suốt thời hạn công khố phiếu.

CHỐNG Dự Luật 1A: Người Dân Đóng Thuế tại California Không Có Khả Năng Chịu Nỗi Thâm Thủng Thêm Ngân Sách

Với cuộc khủng hoảng tài chính của chúng ta, thâm thủng hàng tỷ bạc, sắp phải cắt giảm dịch vụ chăm sóc sức khỏe, cho người nghèo, công viên, và trường học, nay KHÔNG PHẢI LÀ LÚC tăng thêm cho tiểu bang \$20 tỷ nợ nần và tiền lời. Tiểu bang đã nợ công khố phiếu được cử tri chấp thuận hơn \$100 TỶ ĐÔ LA và thứ hạng đánh giá công khố phiếu của chúng ta đã nằm trong số những hạng thấp nhất trong nước.

CHỐNG Dự Luật 1A—Có Những Cách Sử Dụng Tiền Thuế Hiệu Quả Hơn

California có các ưu tiên cao hơn vụ phí phạm \$20 TỶ ĐÔ LA này. \$20 tỷ sẽ mua được những gì?

- Thêm 22,000 giáo viên, nhân viên cứu hỏa, hoặc nhân viên công lực trong 10 năm.
- Chăm sóc sức khỏe cho tất cả trẻ em trong tiểu bang trong nhiều năm.
- Cập nhật và cải tiến hệ thống nước của California để cung cấp một nguồn nước sạch đều hòa và an toàn.
- Nâng cấp và mở rộng thêm các hệ thống chuyên chở hiện hữu gồm đường lộ và phương tiện chuyên chở công cộng trong khắp California, mà sẽ thực sự giảm bớt xe cộ và khí thải.

CHỐNG Dự Luật 1A—Hầu Như Không Có Trách Nhiệm

Các chính khách, các nhà hành chánh, và quyền lợi riêng sẽ kiểm soát tiền này, không phải cử tri. Thực ra, nhà thầu chính cho dự án này là Parsons-Brinckerhoff, cùng hãng xây cất “Big Dig” mang tiếng tại Boston vướng quá phí tổn nhiều tỷ.

Không có được MỘT công dân trong “nhóm đồng nghiệp duyệt xét” mới. Họ đều là các chính khách và các nhà hành chánh.

CHỐNG Dự Luật 1A—Một Tập Chi Phiếu Để Trống của Người Dân Đóng Thuế

Đoạn 8(e) nói rằng ngân khoản công khố phiếu “. . . là nhằm khuyến khích chính quyền liên bang và lãnh vực tư nhân đóng góp đáng kể cho việc xây cất . . .”

ĐỂ Ý CHỦ “KHUYẾN KHÍCH”—đó là ngôn từ hành chánh có nghĩa “chúng tôi sẽ tiêu tiền của người dân đóng thuế bất luận có lấy được xu nào của lãnh vực tư nhân hay chính quyền liên bang hay không.”

Thực ra, \$58 triệu tiền của người dân đóng thuế ĐÃ được chi tiêu cho dự án này và không đặt được lấy MỘT BỘ đường sắt. Nay họ muốn chúng ta phải tin tưởng mà giao cho họ thêm NHIỀU TỶ nữa.

CHỐNG Dự Luật 1A—Do Các Quyền Lợi Riêng Quảng Bá cho Các Quyền Lợi Riêng

Hội Hỏa Xa Cao Tốc California đang quảng bá vụ phí phạm này. Hội Đồng của họ gồm các quyền lợi riêng ngoài tiểu bang (Pháp, Pennsylvania, New Jersey, Maryland, Thành Phố New York, Texas, và Illinois), mà nhiều người trong đó sẽ thu được hàng triệu bạc nếu dự luật này được thông qua.

Xin Cùng Với Chúng Tôi Bỏ Phiếu “CHỐNG” Dự Luật 1A.

Hãy truy cập, tìm hiểu thêm, và tự đọc cho quý vị:
www.DerailHSR.com.

TOM MCCLINTOCK, Thượng Nghị Sĩ Tiểu Bang

GEORGE RUNNER, Thượng Nghị Sĩ Tiểu Bang

JON COUPAL, Chủ Tịch

Howard Jarvis Taxpayers Association

★ PHẢN BÁC BIỆN LUẬN CHỐNG DỰ LUẬT 1A ★

Hệ thống hỏa xa cao tốc của California KHÔNG cần TĂNG THUẾ và phải chịu các biện pháp kiểm soát và giám sát tài khóa nghiêm ngặt.

Hệ thống này đơn giản và công bằng—sau khi hoàn tất, NGƯỜI SỬ DỤNG HỆ THỐNG TRẢ TIỀN CHO HỆ THỐNG NÀY. Vì thế mà những nhóm giám sát của người dân đóng thuế ủng hộ Dự Luật 1A.

Hỏa Xa Cao Tốc Chạy Điện sẽ cho người dân tại California một giải pháp thực sự thay thế giá xăng tăng vọt và tình trạng lệ thuộc vào dầu hỏa ngoại quốc trong khi giảm bớt các loại khí lâm nồng dần địa cầu. Xây hỏa xa cao tốc rẻ hơn so với việc mở rộng thêm các xa lộ và phi trường để đáp ứng mức gia tăng dân số tại California.

Tắc nghẽn, rắc rối khi dùng đường hàng không và lái xe đường xa đã trở nên rất phiền phức. Dự Luật 1A sẽ tiết kiệm thì giờ. Di chuyển liên thành phố từ trung tâm thành phố này đến trung tâm thành phố khác trong khắp California bằng Hỏa Xa Cao Tốc nhanh hơn xe hơi hoặc hàng không—VỚI GIÁ RẺ HƠN!

Hệ thống chuyên chở của California đã lỗi thời và đang suy thoái. Chúng ta cần có các chọn lựa khác thay cho đường lộ thiếu bảo trì, đường băng quá đông, và xa lộ kẹt xe. Người dân tại California cần một hệ thống mà phần lớn thế giới văn minh đang có—hỏa xa cao tốc. Chúng ta đã tụt lại quá xa sau các tiểu bang và quốc gia khác khiến hạ tầng cơ sở suy thoái của chúng ta đe dọa đến nền kinh tế của chúng ta.

Một hệ thống hỏa xa toàn tiểu bang với vận tốc 220 dặm một giờ sẽ

cho người dân tại California một phương tiện di chuyển khác nhanh hơn, thân thiện hơn với môi trường.

Dự Luật 1A sẽ tạo ra 160,000 việc làm liên quan đến xây cất và 450,000 việc làm vĩnh viễn.

Dự Luật 1A được ủng hộ của các chuyên gia công lực, các lãnh tụ thương nghiệp, những người bên vực môi trường, và người dân California đang tìm một phương tiện chuyên chở an toàn, vững khéo tài chánh, và đáng tin cậy.

Những người ký tên vào biện luận chống Dự Luật 1A trong lá phiếu là những người quen chống những phần cải tiến chuyên chở. Họ nói sai và đưa ra dữ kiện giả tạo.

Người dân tại California cần đầu tư vào phương tiện chuyên chở tân tiến, có hiệu quả.

Hãy bỏ phiếu Thuận cho Dự Luật 1A.

www.CaliforniaHighSpeedTrains.com

JIM EARP, Giám Đốc Điều Hành

California Alliance for Jobs

BOB BALGENORTH, Chủ Tịch

State Building & Construction Trades Council of California

LUCY DUNN, Chủ Tịch

Orange County Business Council

Đoạn này bàn tổng quan về tình trạng nợ công khố phiếu hiện nay của tiểu bang. Ngoài ra, đoạn này cũng bàn về tác động của các dự luật công khố phiếu được đưa vào lá phiếu lần này, mà nếu được chấp thuận, sẽ như thế nào đối với mức nợ của tiểu bang và các phí tổn trả số nợ đó về lâu về dài.

Sơ Lược Vấn Đề

Tài Trợ Bằng Công Khố Phiếu Là Gì? Tài trợ bằng công khố phiếu là một loại mượn nợ dài hạn của tiểu bang để gây quỹ cho các mục đích khác nhau. Tiểu bang có được tiền này bằng cách bán ra công khố phiếu cho những người đầu tư. Đổi lại, tiểu bang thỏa thuận hoàn trả lại số tiền này, cùng với tiền lời, theo một lịch trình được quy định rõ.

Tai Sao Dùng Công Khố Phiếu? Tiểu bang vẫn thường dùng công khố phiếu để tài trợ cho các dự án bỏ vốn đầu lớn lao như đường lộ, các cơ sở giáo dục, nhà tù, công viên, các dự án thủy cục, và các tòa nhà văn phòng (tức là các dự án liên quan đến hạ tầng cơ sở công). Sở dĩ dùng cách tài trợ này phần chính là vì các cơ sở này cung cấp dịch vụ trong nhiều năm, phí tổn lớn lao của các cơ sở đó làm cho khó có thể trả nổi hết một lần, và những người dân đóng thuế khác nhau trả dứt nợ công khố phiếu đều hưởng lợi lâu dài từ các cơ sở này. Công khố phiếu cũng đã được dùng để giúp tài trợ hạ tầng cơ sở tư nhân nào đó, chẳng hạn như gia cư.

Tiểu Bang Bán Các Loại Công Khố Phiếu Nào?

Tiểu bang bán ba loại công khố phiếu chính để tài trợ cho các dự án. Các loại này là:

- **Công Khố Phiếu Mang Trách Nhiệm Tổng Quát.**

Đa số loại này được trả dứt trực tiếp từ Quỹ Chung của tiểu bang, phần lớn được yểm trợ từ thu nhập thuế. Tuy nhiên, một số được trả từ những nguồn thu nhập chỉ định, và Quỹ Chung chỉ yểm trợ dự phòng khi thiếu thu nhập. (Một thí dụ là chương trình Cal-Vet, theo đó công khố phiếu được phát hành để cho cựu chiến binh vay tiền mua nhà và được hoàn trả bằng tiền trả nợ mua nhà của cựu chiến binh.) Công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát phải được cử tri phê chuẩn và việc trả nợ được quyền đánh thuế tổng quát của tiểu bang bảo đảm.

- **Công Khố Phiếu Thu Nhập Cho Thuê Dài Hạn.**

Công khố phiếu này được trả nợ từ những khoản trả tiền thuê dài hạn (phần chính được Quỹ Chung tài trợ) từ các cơ quan tiểu bang sử dụng các cơ sở được công khố phiếu đó tài trợ. Các công khố phiếu này không cần được cử tri phê chuẩn và không được quyền đánh thuế tổng quát của tiểu bang bảo đảm. Vì thế, công khố phiếu này có phí tổn tiền lời tương đối cao hơn so với công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát.

- **Công Khố Phiếu Thu Nhập Thông Lệ.** Công khố phiếu này cũng tài trợ cho các dự án vốn nhưng không được Quỹ Chung yểm trợ. Thay vì thế, công khố phiếu này được trả nợ từ một nguồn thu nhập chỉ định do các dự án được công khố phiếu đó tài trợ đem lại—chẳng hạn như thuế cầu. Các công khố phiếu này cũng không được quyền đánh thuế tổng quát của tiểu bang bảo đảm và không cần phải được cử tri chấp thuận.

Công Khố Phiếu Liên Quan Đến Ngân Sách. Dạo gần đây, tiểu bang cũng đã dùng cách tài trợ bằng công khố phiếu để giúp giảm bớt các mức thiếu hụt quan trọng trong ngân sách Quỹ Chung. Vào Tháng Ba 2004, cử tri đã chấp thuận Dự Luật 57, cho phép phát hành \$15 tỷ công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát để giúp trả nợ mức thâm thủng ngân sách tích lũy và các bổn phận khác của tiểu bang. Trong số tiền này, \$11.3 tỷ được thu từ việc bán công khố phiếu trong Tháng Năm và Tháng Sáu 2004, và phần còn lại được bán vào Tháng Hai 2008. Các công khố phiếu này sẽ được trả dứt trong nhiều năm tới. Loại công khố phiếu này sẽ không được bán đến trong đây, mà chỉ chú trọng vào các công khố phiếu liên quan đến hạ tầng cơ sở.

Các Phí Tổn Trực Tiếp của Việc Tài Trợ Bằng Công Khố Phiếu Gồm Những Gì?

Phí tổn của tiểu bang cho việc sử dụng công khố phiếu tùy thuộc phần chính vào số công khố phiếu bán ra, lãi suất trả cho các công khố phiếu đó, thời gian cần thiết để hoàn trả phần nợ đó, và cơ cấu đáo hạn. Thí dụ, công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát bán ra mới đây nhất sẽ được trả dứt sau 30 năm bằng các khoản tiền trả hàng năm tương đối bằng nhau. Giả định một loạt phát hành công khố phiếu có lãi suất miễn thuế là 5 phần trăm, phí tổn trả dứt nợ đó bằng các khoản tiền trả hàng năm bằng nhau sau 30 năm là gần \$2 cho mỗi đô la đã vay—\$1 là số tiền vốn vay và gần \$1 là tiền lãi. Tuy nhiên, phí tổn này là cho cả 30 năm, do đó, phí tổn sau khi điều chỉnh theo lạm phát thì thấp hơn nhiều—khoảng \$1.30 cho mỗi \$1 đã vay.

Tình Trạng Nợ Nần Hiện Nay Của Tiểu Bang

Số Tiền Nợ của Quỹ Chung. Tính đến 1 Tháng Sáu, 2008, tiểu bang còn nợ khoảng \$53 tỷ công khố phiếu từ Quỹ Chung liên quan đến hạ tầng cơ sở và đang trả tiền vốn và tiền lời. Số này gồm khoảng \$45 tỷ công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát và \$8 tỷ công khố phiếu thu nhập cho thuê dài hạn. Ngoài ra, tiểu bang cũng chưa bán ra khoảng \$68 tỷ công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát và công khố phiếu hạ tầng cơ sở thu nhập cho thuê dài hạn đã được phép. Đa số các công khố phiếu này đã được cam kết cho các dự án, nhưng các dự án liên hệ chưa được khởi sự hoặc các dự án đang tiến hành chưa đến giai đoạn xây cất chính.

Các Khoản Trả Nợ Từ Quỹ Chung. Chúng tôi ước tính rằng các khoản trả nợ công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát và công khố phiếu thu nhập cho thuê dài hạn liên quan đến hạ tầng cơ sở từ Quỹ Chung là khoảng \$4.4 tỷ trong năm 2007–08. Khi bán ra số công khố phiếu đã được phép trước đây những hiện chưa bán ra, phí tổn trả nợ công khố phiếu sẽ gia tăng, lên cao nhất khoảng \$9.2 tỷ vào năm 2017–18.

Tỷ Lệ Trả Nợ. Một chỉ dấu về tình trạng nợ nần của tiểu bang là tỷ lệ trả nợ của tiểu bang (DSR). Tỷ lệ này cho thấy phần thu nhập hàng năm của tiểu bang phải được dành ra để trả nợ công khố phiếu hạ tầng cơ sở và do đó không được dùng cho các chương trình khác của tiểu bang. Như được trình bày trong Hình 1, DSR tăng trong đầu thập niên 1990 và lên cao nhất là 5.4 phần trăm trước khi giảm xuống dưới 3 phần trăm vào năm 2002–03, một phần nhờ một số các hoạt động tái tài trợ thâm thủng. Sau đó DSR lại tăng lên bắt đầu vào năm 2003–04 và hiện là 4.4 phần trăm cho công khố phiếu hạ tầng cơ sở. Tỷ lệ này theo dự liệu sẽ tăng lên cao nhất là 6.1 phần trăm trong năm 2011–12 khi bán ra các công khố phiếu hiện đang được phép.

Tác Động của Các Dự Luật Công Khố Phiếu trong Lá Phiếu Này

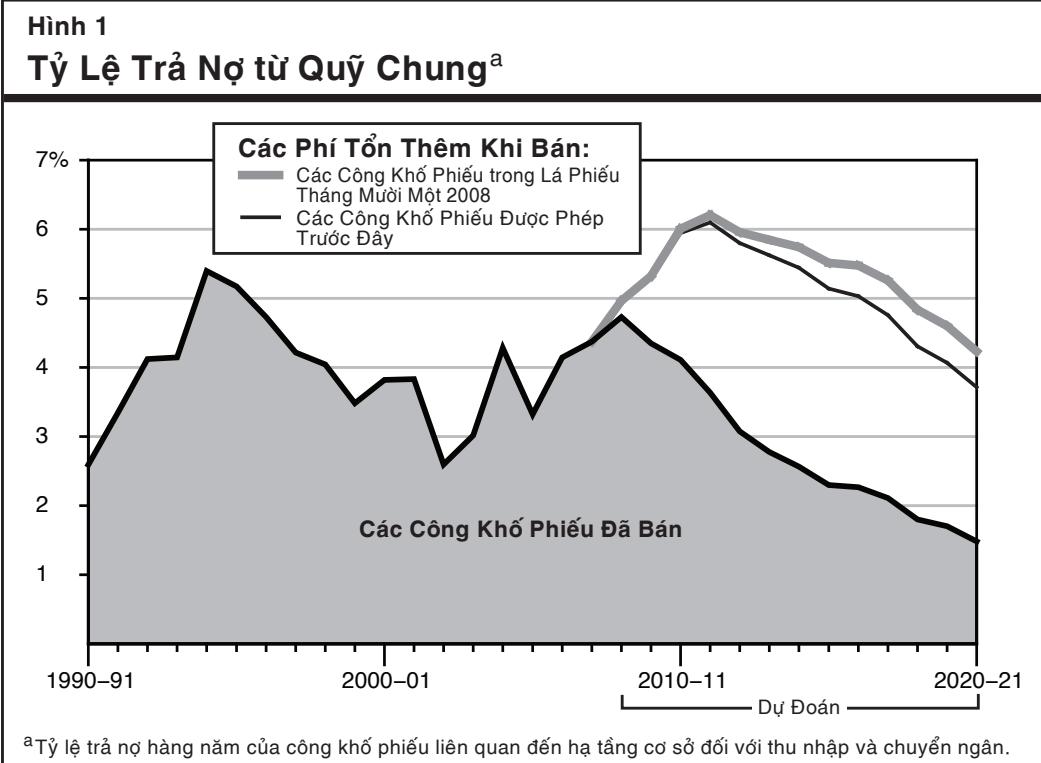
Có bốn dự luật công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát trong lá phiếu này, được phép phát hành mới tổng cộng là \$16.8 tỷ. Các dự luật này gồm:

- Dự Luật 1A, sẽ cho phép tiểu bang phát hành \$9.95 tỷ công khố phiếu để tài trợ một dự án hỏa xa cao tốc.
- Dự Luật 3, sẽ cho phép tiểu bang phát hành \$980 triệu công khố phiếu cho các dự án cải tiến vốn tại các bệnh viện nhi đồng.
- Dự Luật 10, sẽ cho phép tiểu bang phát hành \$5 tỷ công khố phiếu cho các mục đích khác nhau về năng lượng có thể tái tạo, nhiên liệu thay thế, hiệu năng năng lượng, và giảm thiểu khí thải trong không khí.
- Dự Luật 12, sẽ cho phép tiểu bang phát hành \$900 triệu công khố phiếu theo chương trình Cal-Vet và được trả dứt bằng tiền trả nợ vay mua nhà.

Tác Động đối với Việc Trả Nợ. Nếu cả ba công khố phiếu dùng Quỹ Chung để trả nợ trong lá phiếu này (Dự Luật 1A, 3, và 10) được chấp thuận, tổng số tiền trả nợ trong suốt thời hạn công khố phiếu sẽ là khoảng gấp đôi số tiền được phép vay. Số tiền trả nợ trung bình hàng năm cho các công khố phiếu này sẽ tùy vào thời điểm và điều kiện bán ra. Sau khi bán hết các công khố phiếu này, phí tổn ngân sách hàng năm được ước tính là khoảng \$1 tỷ.

Tác Động đối với Tỷ Lệ Trả Nợ. Hình 1 cho thấy mức ước tính về DSR của tiểu bang về lâu về dài sẽ ra sao nếu tất cả các công khố phiếu này được chấp thuận và bán ra. Mức này sẽ lên cao nhất là 6.2 phần trăm vào năm 2011–12, và giảm xuống sau đó. (Các phí tổn trả nợ trong tương lai trong Hình 1 sẽ cao hơn, lấy thí dụ, trong trường hợp cử tri chấp thuận thêm các công khố phiếu trong các cuộc bỏ phiếu sau Tháng Mười Một 2008.)

Hình 1
Tỷ Lệ Trả Nợ từ Quỹ Chung^a



NỘI DUNG DỰ LUẬT

DỰ LUẬT 1A

Đạo luật này do Dự Luật Hạ Viện 3034 của Khóa Hợp Thủ Thường Lệ 2007-2008 (Chương 267, Các Đạo Luật Năm 2008) được đệ trình trước người dân theo các điều khoản của Điều XVI Hiến Pháp California.

Dự luật này thêm các đoạn mới vào Bộ Luật Đường Lộ và Xa Lộ; do đó các điều khoản mới được đề nghị thêm vào sẽ được in theo kiểu chữ nghiêng để cho thấy là mới.

DỰ LUẬT

ĐOẠN 9. Chương 20 (bắt đầu từ Đoạn 2704) được thêm vào Phần 3 của Bộ Luật Đường Lộ và Xa Lộ, như sau:

CHƯƠNG 20. ĐẠO LUẬT CÔNG KHỔ PHIẾU HỎA XA HÀNH KHÁC CAO

TỐC AN TOÀN, ĐÁNG TIN CẬY CHO THẾ KỶ THỨ 21

Điều 1. Các Điều Khoản Tổng Quát

2704. Chương này sẽ được gọi và có tên là *Đạo Luật Công Khổ Phiếu Hỏa Xa Hành Khách Cao Tốc An Toàn, Đáng Tin Cậy cho Thế Kỷ Thứ 21*.

2704.01. Như được dùng trong chương này, các từ ngữ sau đây có nghĩa như sau:

(a) "Ủy ban" có nghĩa là Ủy Ban Tài Chính Hỏa Xa Hành Khách Cao Tốc được thành lập theo Đoạn 2704.12.

(b) "Cơ quan" có nghĩa là Cơ Quan Hỏa Xa Cao Tốc được thành lập theo Đoạn 185020 của Bộ Luật Tiện Ích Công, hoặc bộ luật thay thế sau này.

(c) "Quỹ" có nghĩa là Quỹ Công Khổ Phiếu Hỏa Xa Hành Khách Cao Tốc được thành lập theo Đoạn 2704.05.

(d) "Hỏa xa cao tốc" có nghĩa là hỏa xa hành khách có khả năng chạy với các vận tốc hoạt động có thu nhập lâu dài ít nhất là 200 dặm một giờ khi tình trạng cho phép chạy các vận tốc đó.

(e) "Hệ thống hỏa xa cao tốc" có nghĩa là một hệ thống hỏa xa cao tốc và gồm, nhưng không phải chỉ giới hạn vào, các thành phần sau đây: quyền ưu tiên, đường sắt, hệ thống đầu máy, toa xe, trạm, và các cơ sở liên hệ.

(f) "Hành lang" có nghĩa là một phần của hệ thống hỏa xa cao tốc như được nêu trong Đoạn 2704.04.

(g) "Đoạn có thể dùng được" có nghĩa là một phần của hành lang gồm ít nhất là hai trạm.

Điều 2. Chương Trình Tài Trợ Hỏa Xa Hành Khách Cao Tốc

2704.04. (a) Ý định của Lập Pháp khi ban hành chương này và của người dân tại California khi chấp thuận dự luật công khố phiếu theo chương này để khởi động công trình xây cất một hệ thống hỏa xa cao tốc nối Trạm San Francisco Transbay đến Trạm Los Angeles Union và Anaheim, và nối các trung tâm đồng dân chính của tiểu bang, gồm cả Sacramento, Vùng Vịnh San Francisco, Central Valley, Los Angeles, Inland Empire, Quận Orange, và San Diego phù hợp với phúc trình tác động môi trường của cơ quan được chứng nhận vào Tháng Mười Một 2005 và ngày 9 Tháng Bảy, 2008, như được cải biến sau đó theo các cuộc nghiên cứu môi trường do cơ quan thực hiện.

(b) (1) Số tiền ròng thu được từ việc bán chín tỷ đô la (\$9,000,000,000) tiền vốn bán công khố phiếu được phép theo chương này, sau khi được Lập Pháp phân bổ trong Đạo Luật Ngân Sách hàng năm, sẽ được dành, và tùy thuộc vào các điều kiện và tiêu chuẩn mà Lập Pháp có thể ấn định bằng đạo luật, để (a) hoạch định một hệ thống hỏa xa cao tốc và (b) cho các phí tổn vốn được nêu trong tiểu phần (c) của Đoạn 2704.04, phù hợp với phúc trình tác động môi trường được chứng nhận của cơ quan vào Tháng Mười Một 2005 và ngày 9 Tháng Bảy, 2008, như được cải biến sau đó theo các cuộc nghiên cứu môi trường do cơ quan thực hiện.

(2) Nhờ được cơ quan thông qua vào Tháng Năm 2007, Giai Đoạn 1 của dự án hỏa xa cao tốc là hành lang của hệ thống hỏa xa cao tốc giữa Trạm San Francisco Transbay và Trạm Los Angeles Union và Anaheim.

(3) Sau khi cơ quan kết luận là phần chi tiêu tiền công khố phiếu cho các phí tổn vốn cho các hành lang ngoài hành lang được nêu trong đoạn văn (2) sẽ thúc đẩy việc xây cất hệ thống này, sẽ phù hợp với các tiêu chuẩn nêu trong tiểu phần (f) của Đoạn 2704.08, và sẽ không có tác động tai hại đến việc xây cất Giai Đoạn 1 của dự án hỏa xa cao tốc, cơ quan có thể yêu cầu tài trợ cho các phí tổn vốn, và Lập Pháp có thể phân bổ ngân khoản nêu trong đoạn văn (1) trong Đạo Luật Ngân Sách, để chi tiêu cho bất cứ hành lang hỏa xa cao tốc nào sau đây:

(A) Sacramento đến Stockton đến Fresno.

(B) Trạm San Francisco Transbay đến San Jose đến Fresno.

(C) Oakland đến San Jose.

(D) Fresno đến Bakersfield đến Palmdale đến Trạm Los Angeles Union.

(E) Trạm Los Angeles Union đến Riverside đến San Diego.

(F) Trạm Los Angeles Union đến Anaheim đến Irvine.

(G) Merced đến Stockton đến Oakland và San Francisco qua Hành Lang Altamont.

(4) Không có điều nào trong đoạn này tác hại đến quyết định và chọn lựa của cơ quan về tuyến đường từ Central Valley đến Vùng Vịnh San Francisco và việc cơ quan chứng nhận phúc trình tác động môi trường.

(5) Số thu nhập của cơ quan, từ việc hoạt động hệ thống hỏa xa cao tốc nói trên và sau các phí tổn hoạt động và bảo trì và các bốn phần về số tiền tài trợ, gồm cả, nhưng không phải chỉ giới hạn vào, việc yểm trợ công khố phiếu thu nhập, theo quyết định của cơ quan, sẽ được dùng để xây cất, mở rộng thêm, cải tiến, thay mới, và phục hồi hệ thống hỏa xa cao tốc.

(c) Các phí tổn vốn phải trả hoặc có thể được bồi hoàn từ tiền bán công khố phiếu nêu trong đoạn văn (1) của tiểu phần (b) gồm, về hệ thống hỏa xa cao tốc hoặc bất cứ phần nào trong đó, tất cả các hoạt động cần thiết để thu mua quyền lợi trong bất động sản và quyền ưu tiên và những phần cải tiến trong đó; thu mua và xây đường sắt, cầu trúc, các hệ thống đầu máy, và trạm; thu mua toa xe và thiết bị liên hệ; giám thiểu bất cứ tác động nào trực tiếp hoặc gián tiếp đối với môi trường của các hoạt động được phép theo chương này; trợ giúp dời nhà cho các chủ bất động sản và người cư ngụ mất nhà; các cơ sở và thiết bị vốn khác liên hệ; và các mục đích khác liên quan đến những phần trên, để thu mua, và tài trợ hoặc tái tài trợ những phần đó, như được nêu trong một đạo luật theo đây được ban hành. Phương pháp thu mua bất cứ phần nào trên đây cũng được nêu trong một đạo luật theo đây được ban hành.

(d) Số tiền bán công khố phiếu được phép theo chương này không được dùng cho bất cứ phí tổn nào về hoạt động hoặc bảo trì hỏa xa hoặc cơ sở.

(e) Giám Định Viên Tiểu Bang sẽ giám định định kỳ về việc cơ quan sử dụng tiền bán công khố phiếu được phép theo chương này để xem có phù hợp với các điều kiện của chương này hay không.

2704.05. Tùy thuộc vào Đoạn 2704.18, số tiền công khố phiếu được phát hành và bán ra theo chương này sẽ được ký thác vào Quỹ Công Khổ Phiếu Hỏa Xa Hành Khách Cao Tốc, theo đây được thành lập.

2704.06. Số tiền ròng thu được từ việc bán ra chín tỷ đô la (\$9,000,000,000) tiền vốn công khố phiếu được phép theo chương này, sau khi được Lập Pháp phân bổ trong Đạo Luật Ngân Sách hàng năm, sẽ được dành, và tùy thuộc vào các điều kiện và tiêu chuẩn mà Lập Pháp có thể ấn định bằng đạo luật, để (a) hoạch định một hệ thống hỏa xa cao tốc và (b) cho các phí tổn vốn được nêu trong tiểu phần (c) của Đoạn 2704.04, phù hợp với phúc trình tác động môi trường được chứng nhận của cơ quan vào Tháng Mười Một 2005 và ngày 9 Tháng Bảy, 2008, như được cải biến sau đó theo các cuộc nghiên cứu môi trường do cơ quan thực hiện.

2704.07. Cơ quan sẽ tìm kiếm và thu thêm các nguồn tài trợ công và tư khác, nhưng không phải chỉ giới hạn vào, ngân khoản liên bang, ngân khoản từ công khố phiếu thu nhập, và ngân khoản địa phương, để bổ túc cho số tiền của chương này.

2704.08. (a) Số tiền bán công khố phiếu được nêu trong đoạn văn (1) của tiểu phần (b) của Đoạn 2704.04 không được dùng cho hơn 50 phần trăm tổng số phí tổn xây cất mỗi hành lang hoặc đoạn có thể dùng được trong đó của hệ thống hỏa xa cao tốc, trừ trường hợp số tiền công khố phiếu được dùng cho các mục đích của tiểu phần (g).

(b) Tối đa là 10 phần trăm số tiền công khố phiếu được nêu trong đoạn văn (1) của tiểu phần (b) của Đoạn 2704.04 sẽ được dùng cho các cuộc nghiên cứu môi trường, hoạch định, và các hoạt động kỹ thuật sơ khởi.

(c) (1) Trước nhất là 90 ngày trước khi nộp yêu cầu đầu tiên cho Lập Pháp và Thống Đốc để xin phân bổ số tiền công khố phiếu được phép theo chương này cho bất cứ phí tổn vốn nào hội đủ điều kiện tại mỗi hành lang, hoặc đoạn có thể dùng được trong đó, được nhận định trong tiểu phần (b) của Đoạn 2704.04, ngoài các phí tổn nêu trong tiểu phần (g), cơ quan đã phải phê chuẩn và nộp cho Giám Đốc Tài Chính, nhóm đồng nghiệp duyệt xét được thành lập theo Đoạn 185035 của Bộ Luật Tiện Ích Công, và các ủy ban chính sách có thẩm quyền về các vấn đề chuyên chở và các ủy ban tài khóa trong cả hai viện Lập Pháp, một kế hoạch tài trợ chi tiết cho hành lang đó hoặc một đoạn có thể dùng được trong đó.

(2) Kế hoạch này sẽ gồm, nhận định, hoặc chứng nhận tất cả các yếu tố sau:

(A) Hành lang này, hoặc đoạn có thể dùng được trong đó, được cơ quan đề nghị đầu tư tiền công khố phiếu.

(B) Ghi chi tiết các điều khoản và điều kiện dự liệu của bất cứ thỏa thuận thuê dài hạn hoặc thỏa thuận đặc quyền nào sẽ được cơ quan ký với bất cứ thành phần nào khác để xây cất hoặc hoạt động dịch vụ hỏa xa hành khách theo hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó.

(C) Toàn bộ mức ước tính phí tổn xây cất hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó, gồm cả mức ước tính giá tăng phí tổn trong thời gian xây cất và những mức dự trữ thích ứng cho các trường hợp bất ngờ.

(D) Tất cả các nguồn tài trợ sẽ được đầu tư vào hành lang này, hoặc đoạn có thể dùng được trong đó, và thời gian dự liệu sẽ nhận được các ngân khoản do dựa trên các cam kết, cho phép, thỏa thuận, dành riêng, hoặc các phương tiện khác được dự trù.

(E) Số hành khách dự kiến và mức ước tính thu nhập hoạt động dựa trên các hoạt động hỏa xa cao tốc hành khách trên hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó.

(F) Tất cả các rủi ro được biết hoặc có thể tiên đoán được trong việc xây cất và hoạt động dịch vụ hỏa xa cao tốc hành khách dọc theo hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó và tiến trình và các hành động cơ quan sẽ áp dụng để quản trị các rủi ro đó.

(G) Công trình xây cất hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó có thể hoàn tất theo đề nghị trong kế hoạch.

(H) Hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó phải thích hợp và sẵn sàng cho hoạt động hỏa xa cao tốc.

(I) Một hoặc nhiều công ty cung cấp dịch vụ hành khách có thể bắt đầu dùng sắt hoặc trạm cho dịch vụ hỏa xa hành khách.

(J) Dịch vụ hành khách được cơ quan hoạch định trong hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó sẽ không cần trợ cấp hoạt động của địa phương, tiểu bang, hoặc liên bang.

(K) Cơ quan đã hoàn tất tất cả mọi giấy phép cần thiết về môi trường ở cấp dự án để tiến hành công trình xây cất.

(d) Trước khi cam kết bất cứ số tiền công khố phiếu nào nêu trong đoạn văn (I) của tiểu phần (b) của Đoạn 2704.04 để chỉ tiêu cho việc xây cất và thu mua bất động sản và thiết bị trên mỗi hành lang, hoặc đoạn có thể dùng được trong đó, ngoài các phí tổn nêu trong tiểu phần (g), cơ quan phải có phê chuẩn và cùng nộp cho Giám Đốc Tài Chính và Chủ Tịch Ủy Ban Ngân Sách Hỗn Hợp Lập Pháp những phần sau đây: (1) một kế hoạch tài trợ chi tiết cho hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó mà (A) nhận định hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó, và mức ước tính toàn bộ phí tổn xây cất hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó, (B) nhận định tất cả các nguồn tài trợ sẽ sử dụng và tiêu liệu thời điểm nhận tài trợ dựa trên các cam kết của các thành phần tư nhân, và quyết định cho phép, dành riêng, hoặc bảo đảm khác từ các cơ quan chính quyền, (C) có một phúc trình về số hành khách và thu nhập hoạt động dự kiến, (D) có dự kiến về phí tổn xây cất gồm cả các mức ước tính tăng phí tổn trong thời gian xây cất và các số dự trữ thích hợp cho những trường hợp bất ngờ, (E) có một phúc trình nêu bất cứ thay đổi nào quan trọng từ kế hoạch nộp theo tiểu phần (c) cho hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó, và (F) nêu rõ các điều khoản và điều kiện của bất cứ thỏa thuận nào được cơ quan và bất cứ thành phần nào khác đề nghị ký kết để xây cất hoặc hoạt động dịch vụ hỏa xa hành khách dọc theo hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó; và (2) một hoặc nhiều phúc trình, của một hoặc nhiều hãng dịch vụ tài chính, hãng tham vấn tài chính, hoặc các tham vấn viên khác, độc lập với bất cứ thành phần nào, ngoài cơ quan, có tham gia trong việc tài trợ hoặc xây cất hệ thống hỏa xa cao tốc, cho thấy rằng (A) công trình xây cất hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó có thể hoàn tất theo đúng đề nghị trong kế hoạch đã nộp theo đoạn văn (I), (B) nếu hoàn tất đúng như thế, hành lang này hoặc đoạn có thể dùng được trong đó sẽ thích hợp và sẵn sàng để hoạt động hỏa xa cao tốc, (C) sau khi hoàn tất, một hoặc nhiều công ty cung cấp dịch vụ hành khách có thể bắt đầu dùng các đường sắt hoặc trạm cho dịch vụ hỏa xa hành khách, (D) dịch vụ hỏa xa hành khách được hoạch định sẽ do cơ quan cung cấp, hoặc theo thẩm quyền của họ, sẽ không cần trợ cấp hoạt động, và (E) kết quả thẩm định rủi ro và các sách lược giảm thiểu rủi ro được đề nghị áp dụng. Giám Đốc Tài Chính phải duyệt lại kế hoạch này trong vòng 60 ngày sau khi được cơ quan nộp và, sau khi nhận được ý kiến của Ủy Ban Ngân Sách Hỗn Hợp Lập Pháp, nếu giám đốc kết luận là kế hoạch này có thể được thực thi thành công như đề nghị, cơ quan có thể cam kết chỉ tiêu các ngân khoản công khố phiếu theo các điều kiện của tiểu phần này và chấp nhận các cam kết của các thành phần tư nhân.

(e) Sau khi được phê chuẩn kế hoạch tài trợ chi tiết theo tiểu phần (d), cơ quan phải thông báo ngay cho Thống Đốc và Lập Pháp về bất cứ thay đổi nào quan trọng trong các kế hoạch hoặc các điều kiện của dự án gây nguy hiểm cho việc hoàn tất hành lang này theo kế hoạch trước đó và phải nhận định những cách điều chỉnh để có thể hoàn tất và hoạt động hành lang này.

(f) Khi chọn các hành lang hoặc những đoạn có thể dùng được trong đó để xây cất, cơ quan phải dành ưu tiên cho các hành lang hoặc đoạn nào có thể dùng được trong đó mà dự liệu cần ít ngân khoản công khố phiếu nhất theo tỷ lệ bách phân của tổng số phí tổn xây cất. Trong số các tiêu chuẩn khác họ có thể dùng để thành lập các ưu tiên khởi sự xây cất trên các hành lang hoặc đoạn có thể dùng được trong đó, cơ quan phải gồm những phần sau đây: (1) mức dự kiến về hành khách và thu nhập, (2) nhu cầu cần thủ và chứng nhận hỏa xa chạy với vận tốc 220 dặm một giờ, (3) mức sử dụng các hành lang đó hoặc những đoạn có thể dùng được trong đó cho các dịch vụ hỏa xa hành khách ngoài dịch vụ hỏa xa cao tốc mà không gây ra bất cứ phí tổn hoạt động hoặc bảo trì nào cho cơ quan mà không được bồi hoàn, và (4) mức độ các hành lang này có các cơ sở trong đó để nâng cao việc nối kết hệ thống hỏa xa cao tốc với các phương tiện chuyên chở khác, gồm cả, nhưng không phải chỉ giới hạn vào, hỏa xa thông lệ (hỏa xa liên thành phố, hỏa xa đường xa, hỏa xa nhẹ, hoặc hỏa xa chuyên chở công cộng khác) xe buýt hoặc chuyên chở hàng không.

(g) Không có điều nào trong đoạn này giới hạn việc sử dụng hoặc chỉ tiêu các ngân khoản công khố phiếu nêu trong đoạn văn (I) của tiểu phần (b) của Đoạn 2704.04 đến tối đa bằng 7.5 phần trăm tổng số tiền vốn của công khố phiếu nêu trong đoạn văn đó cho các cuộc nghiên cứu môi trường, hoạch định, và các hoạt động kỹ thuật sơ khởi, và để (1) thu mua quyền lợi trong bất động sản và quyền ưu tiên và cải tiến trong đó (A) để bảo tồn cho các loại sử dụng hỏa xa cao tốc, (B) thêm vào những phần cải tiến của thành phần thứ ba để thích hợp với các loại sử dụng hỏa xa cao tốc, hoặc (C) để tránh hoặc giảm thiểu những phần cải tiến hoặc sử dụng không thích hợp; (2) giảm thiểu bất cứ tác động môi trường nào trực tiếp hoặc gián tiếp từ những việc trên; và (3) trợ giúp nhà cho các chủ bất động sản và người cư ngụ bị mất nhà vì những việc trên.

(h) Tối đa là 2.5 phần trăm số tiền công khố phiếu được nêu trong đoạn văn (I) của tiểu phần (b) của Đoạn 2704.04 sẽ được dùng cho các mục đích hành chánh. Số tiền công khố phiếu dành cho các mục đích hành chánh phải được phân bổ trong Đạo Luật Ngân Sách hàng năm. Lập Pháp có thể đưa ra đạo luật điều chỉnh tỷ lệ bách phân nêu trong tiểu phần này, nhưng Lập Pháp không được tăng tỷ lệ bách phân đó lên hơn 5 phần trăm.

(i) Nếu không tuân hành đoạn này thì cũng không ảnh hưởng đến tính cách hợp lệ của công khố phiếu được phát hành theo chương này.

2704.09. Hệ thống hỏa xa cao tốc được xây cất theo chương này phải được thiết kế để có các đặc điểm sau đây:

(a) Xe điện có khả năng chạy với vận tốc hoạt động thu nhập tối đa lâu dài tối thiểu là 200 dặm một giờ.

(b) Thời gian di chuyển tốc hành tối đa không ngừng cho mỗi hành lang không được lâu hơn thời gian sau đây:

(1) San Francisco-Trạm Los Angeles Union: hai giờ, 40 phút.

(2) Oakland-Trạm Los Angeles Union: hai giờ, 40 phút.

(3) San Francisco-San Jose: 30 phút.

(4) San Jose-Los Angeles: hai giờ, 10 phút.

(5) San Diego-Los Angeles: một giờ, 20 phút.

(6) Inland Empire-Los Angeles: 30 phút.

(7) Sacramento-Los Angeles: hai giờ, 20 phút.

(c) Thời gian cách biệt có thể đạt được (thời gian giữa các chuyến xe kế tiếp nhau) sẽ là năm phút hoặc ngắn hơn.

(d) Tổng số trạm được hỏa xa cao tốc phục vụ cho tất cả các hành lang nêu trong tiểu phần (b) của Đoạn 2704.04 sẽ không nhiều hơn 24 trạm. Sẽ không có trạm trong khoảng cách giữa trạm Gilroy và trạm Merced.

(e) Các chuyến xe sẽ có khả năng chuyển đổi tại các trạm ở giữa, hoặc bỏ qua các trạm đó, với vận tốc hoạt động trên đường sắt chính.

(f) Đối với mỗi hành lang nêu trong tiểu phần (b), hành khách phải có thể di chuyển từ bất cứ trạm nào trên hành lang đó đến bất cứ trạm nào khác trên hành lang đó mà không phải đổi xe.

(g) Để giảm bớt tác động đối với các cộng đồng và môi trường, hướng đi của hệ thống hỏa xa cao tốc sẽ theo các hành lang chuyên chở hoặc tiện ích hiện hữu đến mức có thể được và phải có khả năng tồn tại về mặt tài chánh, theo quyết định của cơ quan.

(h) Các trạm sẽ được đặt tại những khu vực tiếp cận dễ dàng với phương tiện chuyên chở công cộng địa phương hoặc phương tiện chuyên chở khác.

(i) Hệ thống hỏa xa cao tốc sẽ được hoạch định và xây cất theo cách tối giản được tình trạng thành thị lan ra ngoài và tác động đối với môi trường thiên nhiên.

(j) Bảo tồn các hành lang thú hoang và giảm thiểu tác động đối với việc di chuyển của thú hoang khi có thể được, theo quyết định của cơ quan, để giới hạn mức độ hệ thống có thể cần trở thêm đến việc di chuyển tự nhiên của thú hoang.

2704.095. (a) (1) Số tiền ròng thu được từ số bán công khố phiếu chín trăm năm mươi triệu đô la (\$950,000,000) tiền vốn công khố phiếu được phép theo chương này sẽ được dành cho các thành phần hội đủ điều kiện tài trợ để cải tiến vốn cho các tuyến hỏa xa liên thành phố và đường xa và các hệ thống hỏa xa thành phố để kết nối trực tiếp với hệ thống hỏa xa cao tốc và các cơ sở của hệ thống đó, hoặc là một phần của việc xây cất hệ thống hỏa xa cao tốc mà hệ thống đó được nêu trong tiểu phần (b) của Đoạn 2704.04, hoặc để nâng cao hiệu suất và cải tiến an toàn. Ngân khoản theo đoạn này sẽ được dành ra sau khi được Lập Pháp phân bổ trong Đạo Luật Ngân Sách hàng năm cho các mục đích hội đủ điều kiện nêu trong tiểu phần (d).

(2) Hai mươi phần trăm (một trăm chín mươi triệu triệu đô la (\$190,000,000)) trong số tiền được phép theo đoạn này sẽ được dành cho hỏa xa liên thành phố cho Bộ Giao Thông Vận Tải, cho các tuyến hỏa xa liên thành phố được tiểu bang tài trợ để cung cấp dịch vụ theo lịch trình thường lệ và dùng công quỹ để hoạt động và bảo trì các cơ sở hỏa xa, quyền ưu tiên, và thiết bị. Tối thiểu là 25 phần trăm số tiền được dành ra theo đoạn văn này (bốn mươi bảy triệu năm trăm ngàn đô la (\$47,500,000)) sẽ được dành cho mỗi hành lang trong ba hành lang hỏa xa liên thành phố của tiểu bang.

Hội Đồng Chuyên Chở California sẽ dành các ngân khoản có được cho các thành phần hội đủ điều kiện nhận tài trợ phù hợp với đoạn này và sẽ soạn các nguyên tắc hướng dẫn, sau khi tham khảo với cơ quan, để thực thi các điều kiện của đoạn này. Các nguyên tắc hướng dẫn này sẽ gồm các điều khoản quy định việc điều hành ngân khoản, gồm cả, nhưng không phải chỉ giới hạn vào, quyền của các cơ quan hoạt động hành lang liên thành phố cho vay lẫn nhau các ngân khoản này giữa các hành lang hỏa xa theo thỏa thuận hổ tương.

(3) Tám mươi phần trăm (bảy trăm sáu mươi triệu đô la (\$760,000,000)) của số tiền được phép theo đoạn này sẽ được dành ra sau khi được phân bổ theo quy định của đoạn này cho các thành phần hội đủ điều kiện nhận tài trợ, trừ hỏa xa liên thành phố, như được nêu trong tiểu phần (c) dựa trên một số tiền theo tỷ lệ bách phần được tính để kết hợp tất cả những phần sau:

(A) Một phần ba phần tỷ lệ bách phần số dặm đường sắt toàn tiểu bang của thành phần hội đủ điều kiện nhận tài trợ.

(B) Một phần ba phần tỷ lệ bách phần số dặm xe chạy hàng năm toàn tiểu bang của thành phần hội đủ điều kiện nhận tài trợ.

(C) Một phần ba phần tỷ lệ bách phần số chuyến đi hàng năm của hành khách toàn tiểu bang của thành phần hội đủ điều kiện nhận tài trợ.

Hội Đồng Chuyên Chở California sẽ dành các ngân khoản có được cho các thành phần hội đủ điều kiện nhận tài trợ phù hợp với đoạn này và sẽ soạn các nguyên tắc hướng dẫn để thực thi các điều kiện của đoạn này.

(b) Cho các mục đích của đoạn này, các từ ngữ sau đây sẽ có nghĩa như sau:

(1) "Số dặm đường sắt" có nghĩa là số dặm đường sắt do một cơ quan công hoặc cơ quan thẩm quyền hỗn hợp sử dụng cho dịch vụ hỏa xa hành khách thường lệ.

(2) "Số dặm xe" có nghĩa là tổng số dặm đã đi, bắt đầu từ lúc ra khỏi cơ sở bảo trì, của tất cả các đầu máy và toa xe trong một chuyến xe lửa có đầu máy và các toa xe cho dịch vụ hỏa xa hành khách do một cơ quan công hoặc cơ quan thẩm quyền hỗn hợp hoạt động.

(3) "Các chuyến đi của hành khách" có nghĩa là số lần hành khách lên xe không kết nối hàng năm do một cơ quan công hoặc cơ quan thẩm quyền hỗn hợp phục vụ hành khách thường lệ.

(4) "Toàn tiểu bang" khi dùng để cải biến các điều khoản của đoạn văn phu (A), (B), và (C) của đoạn văn (3) của tiểu phần (a) có nghĩa là là tổng số các số tiền cộng chung trong tiểu bang cho tất cả các thành phần hội đủ điều kiện.

(c) Các thành phần hội đủ điều kiện nhận tài trợ theo đoạn văn (3) của tiểu phần (a) sẽ là các cơ quan công và cơ quan thẩm quyền hỗn hợp hoạt động dịch vụ hỏa xa hành khách thường lệ trong các loại sau:

(1) Hỏa xa đường xa.

(2) Hỏa xa nhẹ.

(3) Hỏa xa nặng.

(4) Xe dây cáp.

(d) Các ngân khoản được dành ra theo đoạn này sẽ được dùng để trả tiền hoặc bồi hoàn các phí tổn của các dự án nhằm cung cấp hoặc cải tiến kết nối với hệ thống hỏa xa cao tốc hoặc để phục hồi hoặc tân tiến hóa, hoặc cải tiến an toàn, cho đường sắt dùng cho dịch vụ hỏa xa hành khách công cộng, đèn giao thông, cầu trúc, cơ sở, và các toa xe.

(e) Các thành phần hội đủ điều kiện có thể dùng các ngân khoản này cho bất cứ yếu tố hỏa xa nào hội đủ điều kiện nêu trong tiểu phần (d).

(f) Muốn hội đủ điều kiện được tài trợ theo đoạn này, một thành phần hội đủ điều kiện theo đoạn văn (3) của tiểu phần (a) phải cung cấp ngân khoản đối xứng là một số tiền không ít hơn tổng số tiền dành cho thành phần nhận tài trợ theo đoạn này.

(g) Mọi thành phần hội đủ điều kiện nhận tài trợ theo đoạn văn (3) của tiểu phần (a) sẽ chứng nhận là họ đã hội đủ các điều kiện về ngân khoản đối xứng, và tất cả các điều kiện khác của đoạn này, bằng quyết nghị của hội đồng quản trị, và phải được Hội Đồng Chuyên Chở California chứng nhận.

(h) Các ngân khoản được dành cho một thành phần hội đủ điều kiện theo đoạn văn (3) của tiểu phần (a) phải bồi túc số thu nhập hiện hữu của địa phương, tiểu bang, hoặc liên bang đang dùng để bảo trì hoặc phục hồi hệ thống hỏa xa hành khách. Các thành phần hội đủ điều kiện nhận tài trợ theo đoạn văn (3) của tiểu phần (a) phải duy trì cam kết của họ dùng các ngân khoản của địa phương, tiểu bang, hoặc liên bang cho các mục đích này để tiếp tục hội đủ điều kiện được dành ngân khoản và chi tiêu số tài trợ thêm được doanh này dành ra.

(i) Muốn được nhận phần dành ra theo đoạn này, một thành phần hội đủ điều kiện theo đoạn văn (3) của tiểu phần (a) hàng năm phải chi tiêu từ số thu nhập hiện hữu của địa phương, tiểu bang, hoặc liên bang đang dùng để bảo trì hoặc phục hồi hệ thống hỏa xa hành khách một số tiền không ít hơn mức chi tiêu trung bình hàng năm của họ từ số thu nhập địa phương cho các mục đích đó trong các năm tài khóa 1998–99, 1999–2000, và 2000–01.

(j) Các ngân khoản được dành ra theo đoạn này cho Cơ Quan Hỏa Xa Vùng Nam California cho các dự án hội đủ điều kiện trong khu vực dịch vụ của họ sẽ được chia phần mỗi năm tài khóa theo các thông tư ký kết giữa Cơ Quan Hỏa Xa Vùng Nam California và các cơ quan thành viên của họ. Thông tư hoặc các thông tư này sẽ xét đến các nhu cầu dịch vụ hành khách của Cơ Quan Hỏa Xa Vùng Nam California và của các cơ quan thành viên, số thu nhập của các cơ quan thành viên, và những khoản đóng góp riêng rẽ của các cơ quan thành viên cho Cơ Quan Hỏa Xa Vùng Nam California.

Điều 3. Các Điều Khoản Tài Khóa

2704.10. (a) Công khố phiếu tri giá tổng cộng chín tỷ chín trăm năm mươi triệu đô la (\$9,950,000,000), không kể công khố phiếu tái tài trợ được phát hành theo Đoạn 2704.19, hoặc một phần trong đó khi cần, có thể được phát hành và bán ra để cung cấp một quỹ dùng để thực thi các mục đích nêu trong chương này và để dùng bồi hoàn cho Quỹ Luân Chuyển Chi Phí Công Khố Phiếu Mang Trách Nhiệm Tổng Quát theo Đoạn 16724.5 của Bộ Luật Chính Quyền. Các công khố phiếu này, khi bán ra, sẽ là và trở thành bốn phần hợp lệ và phải tuân hành của Tiểu Bang California, và toàn bộ thành tâm và tín dụng của Tiểu Bang California theo đây được cam kết để trả đúng kỳ hạn cả tiền vốn, lắn tiền lời, trên công khố phiếu khi đến hạn phải trả tiền vốn và tiền lời.

(b) Thủ Quỹ sẽ bán công khố phiếu được phép của ủy ban theo đoạn này. Các công khố phiếu này phải được bán ra theo các điều khoản và điều kiện quy định trong một quyết nghị do ủy ban áp dụng theo Đoạn 16731 của Bộ Luật Chính Quyền.

2704.11. (a) Trừ trường hợp quy định trong tiểu phần (b), các công khố phiếu được phép theo chương này sẽ được chuẩn bị, thực thi, phát hành, bán ra, trả tiền, và thu hồi đáo hạn như được quy định trong Đạo Luật Công Khố Phiếu Mang Trách Nhiệm Tổng Quát Tiểu Bang, Chương 4 (bắt đầu từ Đoạn 16720) của Mục 3 Phần 4 Tiêu Đề 2 của Bộ Luật Chính Quyền, và tất cả các điều khoản của đạo luật đó áp dụng cho công khố phiếu này và cho chương này và theo đây được kết hợp vào chương này như thể đã nêu đầy đủ trong chương này.

(b) Mặc dù có bất cứ điều khoản nào của Đạo Luật Công Khố Phiếu Mang Trách Nhiệm Tổng Quát Tiểu Bang, mỗi loại phát hành công khố phiếu được phép của ủy ban sẽ có thời gian đáo hạn sau cùng không quá 40 năm kể từ ngày phát hành gốc.

2704.12. (a) Chỉ cho mục đích cho phép phát hành và bán các công khố phiếu được phép theo chương này và quyết định và áp dụng các hành động khác như được phép theo chương này, theo Đạo Luật Công Khố Phiếu Mang Trách Nhiệm Tổng Quát Tiểu Bang, Ủy Ban Tài Chính Hỏa Xa Hành Khách Cao Tốc theo đây được thành lập. Cho các mục đích của chương này, Ủy Ban Tài Chính Hỏa Xa Hành Khách Cao Tốc là "ủy ban" như từ ngữ đó được dùng trong Đạo Luật Công Khố Phiếu Mang Trách Nhiệm Tổng Quát Tiểu Bang. Ủy ban gồm có Thủ Quỹ, Giám đốc Tài Chính, Kiểm Soát Viên, Giám đốc Thương Nghiệp, Chuyên Chở và Gia Cú, và chủ tịch cơ quan đó. Mặc dù có bất cứ điều khoản nào khác của luật, bất cứ thành viên nào của ủy ban cũng có thể chỉ định một người đại diện hành động thay mặt cho họ cho tất cả các mục đích, dù thành viên đó vẫn đích thân có mặt. Thủ Quỹ sẽ là chủ tịch ủy ban. Đa số thành viên ủy ban được xem là đủ túc số của ủy ban, và có thể hành động thay mặt cho ủy ban.

(b) Cho các mục đích của Đạo Luật Công Khố Phiếu Mang Trách Nhiệm Tổng Quát Tiểu Bang, cơ quan thẩm quyền được gọi là "hội đồng".

2704.13. Ủy ban sẽ quyết định có cần hoặc nên phát hành công khố phiếu được phép theo chương này để thực thi các hành động nêu trong Các Đoạn 2704.06 và 2704.095 hay không và, nếu thế, số công khố phiếu sẽ được phát hành và bán ra. Những loại phát hành công khố phiếu kế tiếp có thể được phán hành và bán ra để thực thi các hành động này dần dần, và không nhất thiết phải phát hành và bán ra tất cả công khố phiếu được phép cùng một lúc. Ủy ban sẽ cứu xét các nhu cầu tài trợ chương trình, các mức dự kiến thu nhập, điều kiện thị trường tài chính, và các yếu tố cần thiết khác khi quyết định thời hạn để phát hành công khố phiếu. Ngoài tất cả các quyền hạn khác được cấp rõ ràng trong chương này và Đạo Luật Công Khố Phiếu Mang Trách Nhiệm Tổng Quát Tiểu Bang, ủy ban cũng có thể làm tất cả mọi việc cần thiết hoặc tiện lợi để thực thi các quyền hạn và mục đích của điều này, gồm cả phê chuẩn bất cứ giao kèo nào liên quan đến công khố phiếu, và ủy nhiệm các nhiệm vụ cần thiết cho chủ tịch và cho Thủ Quỹ làm đại lý bán công khố phiếu. Bất cứ điều khoản nào của bất cứ công khố phiếu nào được phát hành theo chương này cũng có thể được cung cấp theo một giao kèo thay vì một quyết nghị, theo quyết định của ủy ban.

2704.14. Mỗi năm sẽ được thu và theo cùng cách và cùng lúc thu các thu nhập khác của tiểu bang, ngoài các thu nhập thông thường của tiểu bang, một

số tiền cần thiết để trả tiền vốn, và tiền lời, của công khố phiếu mỗi năm. Tất cả các viên chức có trách nhiệm theo luật phải thi hành bất cứ nhiệm vụ nào về việc thu các thu nhập sẽ có nhiệm vụ làm và thực hiện mỗi hành động cần thiết để thu thêm số tiền đó.

2704.15. Mặc dù có Đoạn 13340 của Bộ Luật Chính Quyền, theo đây được phân bổ từ Quỹ Chung trong Ngân Khố Tiểu Bang, cho các mục đích của chương này, một số tiền bằng với tổng số tiền sau đây: (a) số tiền cần thiết mỗi năm để trả tiền vốn, và tiền lời, trên công khố phiếu phát hành và bán ra theo chương này, khi đến hạn phải trả tiền vốn và tiền lời, và (b) số tiền cần thiết để thực thi Đoạn 2704.17, được phân bổ bất luận năm tài khóa nào.

2704.16. Hội đồng có thể yêu cầu Hội Đồng Đầu Tư Tiền Góp Chung cho vay từ Trương Mục Đầu Tư Tiền Góp Chung, theo Đoạn 16312 của Bộ Luật Chính Quyền, cho các mục đích của chương này. Số tiền yêu cầu không được vượt quá số công khố phiếu chưa bán mà ủy ban, bằng quyết nghị, đã cho phép bán ra cho mục đích của chương này, trừ đi bất cứ số tiền nào đã mượn theo Đoạn 2701.17. Hội đồng sẽ ký kết bất cứ văn kiện nào theo đòi hỏi của Hội Đồng Đầu Tư Tiền Góp Chung để vay và trả lại số tiền vay đó. Bất cứ số tiền nào cho vay đều sẽ được ký thác vào quỹ này để hội đồng dành riêng cho chương này.

2704.17. Để thực thi chương này, Giám Đốc Tài Chính có thể cho phép rút từ Quỹ Chung một số tiền hoặc các số tiền không vượt quá số tiền công khố phiếu chưa bán nhưng đã được ủy ban cho phép bán ra cho mục đích thực thi chương này, trừ đi bất cứ số tiền nào đã mượn theo Đoạn 2704.16. Bất cứ số tiền nào rút ra sẽ được ký thác vào quỹ này. Bất cứ số tiền nào được dành ra theo đoạn này phải được trả lại Quỹ Chung, cộng với tiền lời mà các số tiền đó lê ra đã hưởng trong Trương Mục Đầu Tư Tiền Góp Chung, từ số tiền bán công khố phiếu để thực thi chương này.

2704.18. Tất cả tiền ký thác vào quỹ này rút từ số tiền bán trên giá biểu kiến trên công khố phiếu đã bán sẽ được dành ra để trả các phí tổn phát hành công khố phiếu và nếu không cần đến cho mục đích đó, cùng với số tiền lời từ việc bán công khố phiếu, phải được dành ra để chuyển sang Quỹ Chung làm tín khoản trả cho số chi tiêu về tiền lời của công khố phiếu.

2704.19. Các công khố phiếu này có thể được tái tài trợ theo Điều 6 (bắt đầu từ Đoạn 16780) của Đạo Luật Công Khố Phiếu Mang Trách Nhiệm Tổng Quát Tiểu Bang. Khi cù tri trong tiểu bang phê chuẩn việc phát hành công khố phiếu là cũng phê chuẩn cả việc phát hành bất cứ công khố phiếu nào để tái tài trợ bất cứ công khố phiếu nào được phát hành lúc đầu hoặc bất cứ công khố phiếu tái tài trợ nào đã phát hành trước đây.

2704.20. Lập Pháp theo đây kết luận và tuyên bố rằng, vì số tiền bán công khố phiếu được phép theo chương này không phải là "tiền thu thuế" như từ ngữ đó được dùng trong Điều XIII B của Hiến Pháp California, việc chi tiêu số tiền này không lệ thuộc vào các khoản giới hạn do điều này áp đặt.

2704.21. Mặc dù có bất cứ điều khoản nào chương này hoặc của Đạo Luật Công Khố Phiếu Mang Trách Nhiệm Tổng Quát Tiểu Bang, nếu Thủ Quỹ bán công khố phiếu theo chương này mà có ý kiến cố vấn về công khố phiếu là không tính tiền lời trên công khố phiếu trong lợi tức gộp cho các mục đích thuế liên bang trong các trường hợp quy định cụ thể, Thủ Quỹ có thể lập các trương mục riêng rẽ cho số tiền công khố phiếu đầu tư và số tiền lời từ đầu tư của số tiền đó, và có thể sử dụng hoặc chỉ thị sử dụng các số tiền bán công khố phiếu hoặc tiền lời đó để trả cho bất cứ khoản hoàn bớt tiền, tiền phạt, hoặc khoản trả tiền nào khác theo đòi hỏi của luật liên bang, hoặc có bất cứ hành động nào khác về việc đầu tư và sử dụng số tiền bán công khố phiếu, mà có thể cần thiết hoặc nên làm theo luật liên bang để duy trì tư cách miễn thuế của các công khố phiếu đó và để có được bất cứ lợi thế nào khác theo luật liên bang cho các quỹ của tiểu bang này.

Chi Tiết Ghi Danh Cử Tri

Ghi danh bỏ phiếu chỉ mất vài phút và, nhờ Đạo Luật ghi Danh Cử Tri Toàn Quốc (NVRA), quý vị có thể lấy mẫu ghi danh dễ dàng tại nhiều nơi trong tiểu bang. NVRA được Quốc Hội Hoa Kỳ thông qua và Tổng Thống Clinton ký ban hành thành luật vào năm 1993. Còn được gọi là đạo luật "Cử Tri Xe", NVRA đòi hỏi Nha Lộ Vận và nhiều cơ quan chính quyền khác phải cung cấp cơ hội cho mọi người ghi danh bỏ phiếu. Muốn ghi danh bỏ phiếu, quý vị phải là công dân Hoa Kỳ, cư dân tại California, đủ ít nhất là 18 tuổi vào Ngày Bầu Cử, và không bị tù hoặc được phong thích có điều kiện vì bị kết trọng tội.

Muốn xin mẫu ghi danh bỏ phiếu hoặc biết xem quý vị có đã ghi bỏ phiếu hay không, chỉ cần gọi cho văn phòng bầu cử quận của quý vị hoặc Đường Dây Hotline Cử Tri miễn phí của Tổng Thư Ký Tiểu Bang tại số 1-800-339-8163, hoặc đến www.sos.ca.gov. Muốn biết thêm chi tiết về NVRA và các nỗ lực của Tổng Thư Ký Tiểu Bang để trợ giúp các cơ quan tiểu bang và các viên chức bầu cử quận tuân hành luật này, hãy đến www.sos.ca.gov/elections/.

Định Nghĩa Các Dự Luật Được Đưa Vào Lá Phiếu

Dự Luật Tiên Khởi

Thường được gọi là “dân chủ trực tiếp”, tiến trình dự luật tiên khởi là quyền của người dân được đưa các dự luật vào lá phiếu. Các dự luật này có thể lập ra hoặc thay đổi các đạo luật (kể cả công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát) và tu chính Hiến Pháp California. Nếu dự luật tiên khởi đề nghị tu chính luật của California, phải thu thập đủ số chữ ký của cử tri có ghi danh bằng 5% số phiếu bầu cho tất cả ứng cử viên vào chức vụ Thống Đốc trong kỳ bầu cử thống đốc mới đây nhất. Nếu dự luật tiên khởi đề nghị tu chính Hiến Pháp California, phải thu thập đủ số chữ ký của cử tri có ghi danh bằng 8% số phiếu bầu cho tất cả ứng cử viên vào chức vụ Thống Đốc trong kỳ bầu cử thống đốc mới đây nhất. Các dự luật tiên khởi phải hội đủ điều kiện được đưa vào lá phiếu 131 ngày trước ngày bầu cử toàn tiểu bang. Dự luật tiên khởi chỉ cần đa số phiếu thuận của người dân để được ban hành.

Dự Luật Công Khố Phiếu của Lập Pháp

Bất cứ dự luật nào được đưa ra để phát hành công khố phiếu mang trách nhiệm tổng quát đều phải được mỗi viện trong Lập Pháp Tiểu Bang thông qua với hai phần ba phiếu thuận, Thống Đốc ký, và được đa số cử tri chấp thuận thì mới được ban hành thành luật. Bất cứ khi nào có một dự luật công khố phiếu trong lá phiếu toàn tiểu bang thì phải có phần tổng quan về tình trạng nợ nần công khố phiếu của California trong Tập Hướng Dẫn Cử Tri. Các dự luật công khố phiếu của Lập Pháp phải hội đủ điều kiện được đưa vào lá phiếu 131 ngày trước ngày bầu cử toàn tiểu bang.

Bỏ Phiếu Bằng Thư

Quý vị có thể gửi lại lá phiếu đã bầu bằng thư bằng cách:

1. Gửi qua đường bưu điện đến văn phòng bầu cử quận của quý vị;
2. Đến tận điểm bỏ phiếu nào hoặc văn phòng bầu cử trong quận của quý vị vào Ngày Bầu Cử; hoặc
3. Cho phép một thành phần thứ ba được ủy quyền hợp lệ (người phối ngẫu, con, cha mẹ, ông bà, cháu nội ngoại, anh em, chị em, hoặc người sống cùng nhà với quý vị) để đem lá phiếu đến bất cứ địa điểm bỏ phiếu nào hoặc văn phòng bầu cử trong quận của quý vị vào Ngày Bầu Cử cho quý vị.

Trong bất cứ trường hợp nào, lá phiếu bầu bằng thư của quý vị phải được chúng tôi nhận trễ nhất là vào giờ phòng phiếu đóng cửa lúc 8:00 tối Ngày Bầu Cử. Lá phiếu bầu bằng thư đến trễ sẽ không được đếm.

Tất cả phiếu bầu bằng thư được các viên chức bầu cử xác định là do cử tri hợp lệ bầu sẽ được đếm và gồm vào kết quả bầu cử chính thức. Các viên chức bầu cử có 28 ngày để hoàn tất tiến trình này, được gọi là “kiểm phiếu chính thức”, và phải phúc trình kết quả cho Tổng Thư Ký Tiểu Bang 35 ngày sau ngày bầu cử.

Lá Phiếu Tạm Thời

Lá phiếu tạm thời là phiếu của các cử tri:

- Tin rằng họ đã ghi danh bỏ phiếu dù không thấy tên của họ trong danh sách ghi danh cử tri chính thức;
- Tin rằng danh sách ghi danh cử tri chính thức ghi sai chính đảng của họ; hoặc
- Bỏ phiếu bằng thư nhưng không tìm được lá phiếu bầu bằng thư của họ và muốn bỏ phiếu tại một địa điểm bỏ phiếu.

Tất cả phiếu tạm thời hợp lệ mà các viên chức bầu cử xác định là do cử tri hợp lệ bỏ phiếu đều được đếm vào gồm vào kết quả bầu cử chính thức. Các viên chức bầu cử có 28 ngày để hoàn tất tiến trình này, được gọi là “kiểm phiếu chính thức”, và phải phúc trình kết quả cho Tổng Thư Ký Tiểu Bang 35 ngày sau ngày bầu cử.

CÁC QUYỀN CỦA CỬ TRI

- Quý vị có quyền bỏ phiếu nếu quý vị là cử tri có ghi danh hợp lệ.

Cử tri ghi danh là một công dân Hoa Kỳ cư ngụ tại tiểu bang này, đã đủ ít nhất là 18 tuổi và không bị tù hoặc được phong thích có điều kiện sau khi đã bị kết trọng tội, và đã ghi danh để bỏ phiếu tại địa chỉ cư trú hiện thời của mình.

- Quý vị có quyền bỏ phiếu tạm thời nếu không có tên quý vị trong danh sách bỏ phiếu.
- Quý vị có quyền bỏ phiếu nếu có mặt xếp hàng chờ đợi tại địa điểm bỏ phiếu trước khi phòng phiếu đóng cửa.
- Quý vị có quyền bỏ phiếu kín mà không bị hăm dọa.
- Quý vị có quyền có một lá phiếu mới nếu, trước khi bỏ phiếu, quý vị tin rằng mình đã làm sai.

Nếu vào bất cứ lúc nào trước khi bỏ phiếu sau cùng, quý vị cảm thấy mình đã làm sai, quý vị có quyền đổi lá phiếu hư để lấy một lá phiếu mới. Cử tri khiếm diện (bỏ phiếu bằng thư) cũng có thể xin và được cấp lá phiếu mới nếu họ giao lại lá phiếu hư cho một viên chức bầu cử trước khi đóng cửa phòng phiếu vào ngày bầu cử.

- Quý vị có quyền được giúp để bỏ phiếu, nếu quý vị không thể bỏ phiếu nếu không được giúp.
- Quý vị có quyền giao lại lá phiếu khiếm diện đã bầu cho bất cứ khu vực bầu cử nào trong quận.
- Quý vị có quyền nhận tài liệu bầu cử bằng một ngôn ngữ khác, nếu có đủ số cư dân trong khu vực bầu cử của quý vị để cần phải in tài liệu đó.
- Quý vị có quyền hỏi về thủ tục bầu cử và quan sát tiến trình bầu cử.

Quý vị có quyền hỏi hội đồng khu vực bầu cử và các viên chức bầu cử về thủ tục bầu cử và được giải đáp hoặc chuyển cho viên chức thích ứng để giải đáp. Tuy nhiên, nếu quý vị hỏi quá nhiều khiến cho họ không thi hành được nhiệm vụ của họ, hội đồng hoặc các viên chức bầu cử có thể ngưng trả lời thắc mắc.

- Quý vị có quyền trình báo bất cứ hoạt động bất hợp pháp hoặc gian lận nào cho viên chức bầu cử địa phương hoặc cho Văn Phòng Tổng Thư Ký Tiểu Bang.

Nếu quý vị tin rằng quý vị đã bị từ chối bất cứ quyền nào trên đây, hoặc nếu quý vị biết bất cứ gian lận hoặc hành vi sai trái nào về bầu cử, xin gọi Đường Dây Hotline Cử Tri miễn phí được giữ kín của Tổng Thư Ký Tiểu Bang tại số 1-800-339-8163.

Chi tiết trong bản chứng nhận ghi danh cử tri của quý vị sẽ được các viên chức bầu cử sử dụng để gửi tin tức chính thức cho quý vị về tiến trình bầu cử, chẳng hạn như địa điểm phòng phiếu và các vấn đề và ứng cử viên được đưa vào lá phiếu. Luật cấm sử dụng chi tiết ghi danh của cử tri cho mục đích thương mại và nếu làm như thế là phạm khinh tỳ. Chi tiết cử tri có thể được cung cấp cho một ứng cử viên tranh cử vào chức vụ, một ủy ban dự luật đưa vào lá phiếu, hoặc người khác cho các mục đích bầu cử, học thuật, báo chí, chính trị, hoặc chính quyền, theo quyết định của Tổng Thư Ký Tiểu Bang. Số bằng lái xe và an sinh xã hội, hoặc chữ ký của quý vị trên thẻ ghi danh cử tri, không được tiết lộ cho các mục đích này. Nếu quý vị có bất cứ thắc mắc gì về việc sử dụng chi tiết cử tri hoặc muốn trình báo việc nghi ngờ sử dụng sai trái chi tiết đó, xin gọi cho Đường Dây Hotline Thường Trực Cử Tri của Tổng Thư Ký Tiểu Bang tại số 1-800-339-8163.

Một số cử tri nào đó trong tình trạng bị đe dọa đến tính mạng có thể hội đủ điều kiện làm cử tri kín đáo. Muốn biết thêm chi tiết, xin liên lạc với chương trình Safe at Home (An Toàn Ở Nhà) của Tổng Thư Ký Tiểu Bang tại số miễn phí 1-877-322-5227 hoặc đến website của Tổng Thư Ký Tiểu Bang tại www.sos.ca.gov.

California Secretary of State
Election Division
1500 11th Street
Sacramento, CA 95814

NONPROFIT
U.S. POSTAGE
PAID
CALIFORNIA
SECRETARY OF STATE



★ BỎ TÚC ★
Tập hướng dẫn này có chi tiết về một
dự luật thêm nữa đã hội đủ điều kiện
cho lá phiếu Tháng Mười Một.

C A L I F O R N I A
TỔNG
TUYỂN CỬ

www.voterguide.sos.ca.gov

TẬP HƯỚNG DẪN CỬ TRI CHÍNH THỨC

Hãy Nhớ Bỏ Phiếu!

Thứ Ba, 4 Tháng Mười Một, 2008

Phòng phiếu mở cửa từ 7:00 sáng đến 8:00 tối.

Ngày 6 Tháng Mười

Ngày đầu tiên gửi thư xin lá phiếu bầu bằng thư.

Ngày 20 Tháng Mười

Ngày cuối cùng ghi danh bỏ phiếu.

Ngày 28 Tháng Mười

Ngày cuối cùng các viên chức bầu cử quận
sẽ nhận đơn của cử tri xin lá phiếu bầu bằng thư.

Ngày 4 Tháng Mười Một

Ngày cuối đích thân đến văn phòng viên chức
bầu cử quận để xin lá phiếu bầu bằng thư.

Muốn có thêm Tập Hướng Dẫn Cử Tri bằng bất
cứ ngôn ngữ nào sau đây, xin gọi:

English: 1-800-345-VOTE (8683)

Español/Spanish: 1-800-232-VOTA (8682)

日本語 /Japanese: 1-800-339-2865

Việt ngữ /Vietnamese: 1-800-339-8163

Tagalog: 1-800-339-2957

中文 /Chinese: 1-800-339-2857

한국어 /Korean: 1-866-575-1558

TDD: 1-800-833-8683

Để giảm bớt phí tổn bầu cử, Lập Pháp Tiểu Bang đã cho
phép Tiểu Bang và các quận chỉ gửi một tập hướng dẫn
đến các địa chỉ có nhiều cử tri cùng họ cư ngụ. Quý vị có
thể xin thêm bằng cách liên lạc với viên chức bầu cử quận
của mình hoặc gọi số 1-800-339-8163.